

612

J.O.H. ARNTZENIUS.

REIS

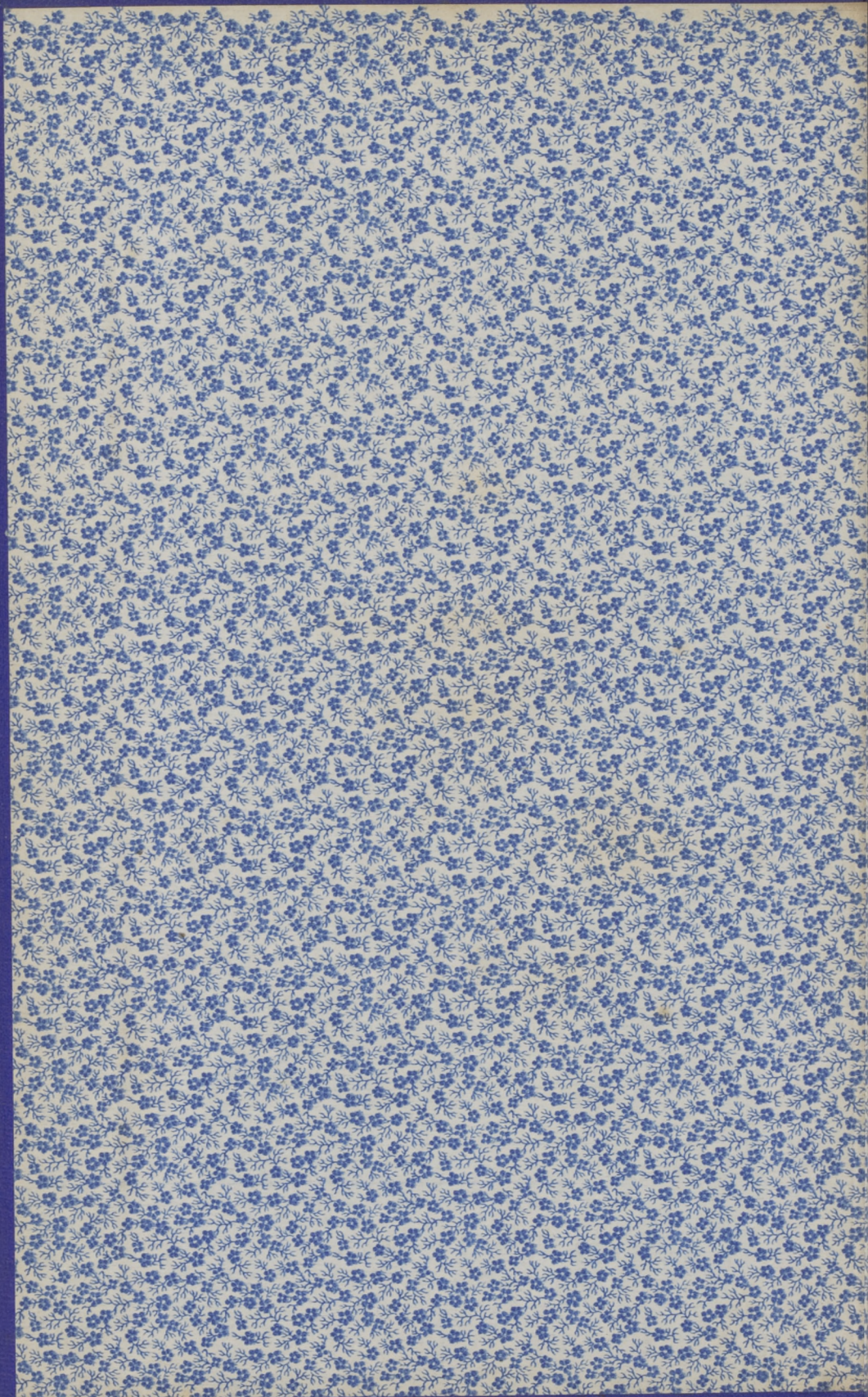
VAN

CURAÇAO NAAR

S^t DOMINGO, HAVANNA

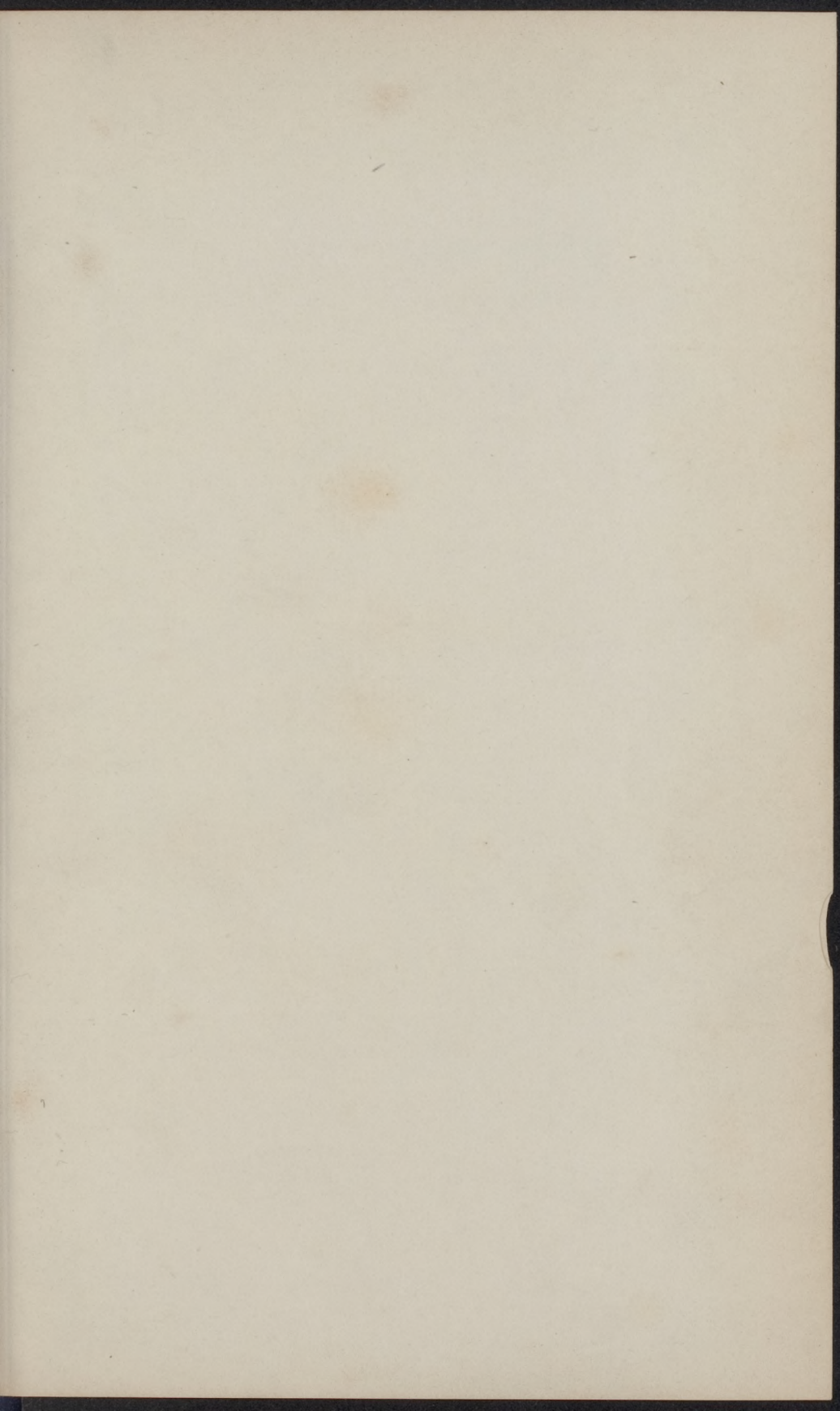
ENZ.

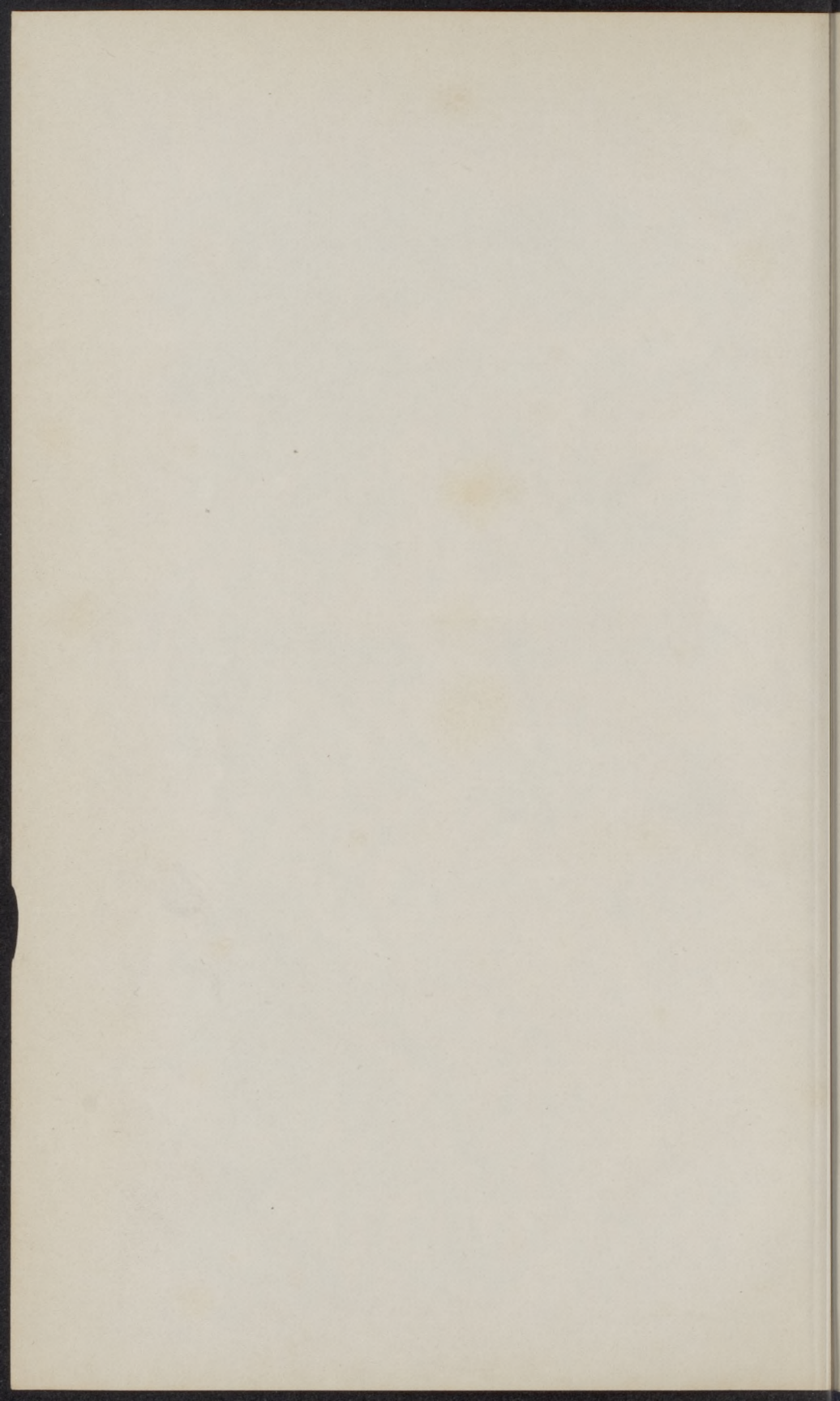
D 20





612
D.20





REPORT OF THE

COMMISSIONERS

OF THE LAND OFFICE

FOR THE YEAR

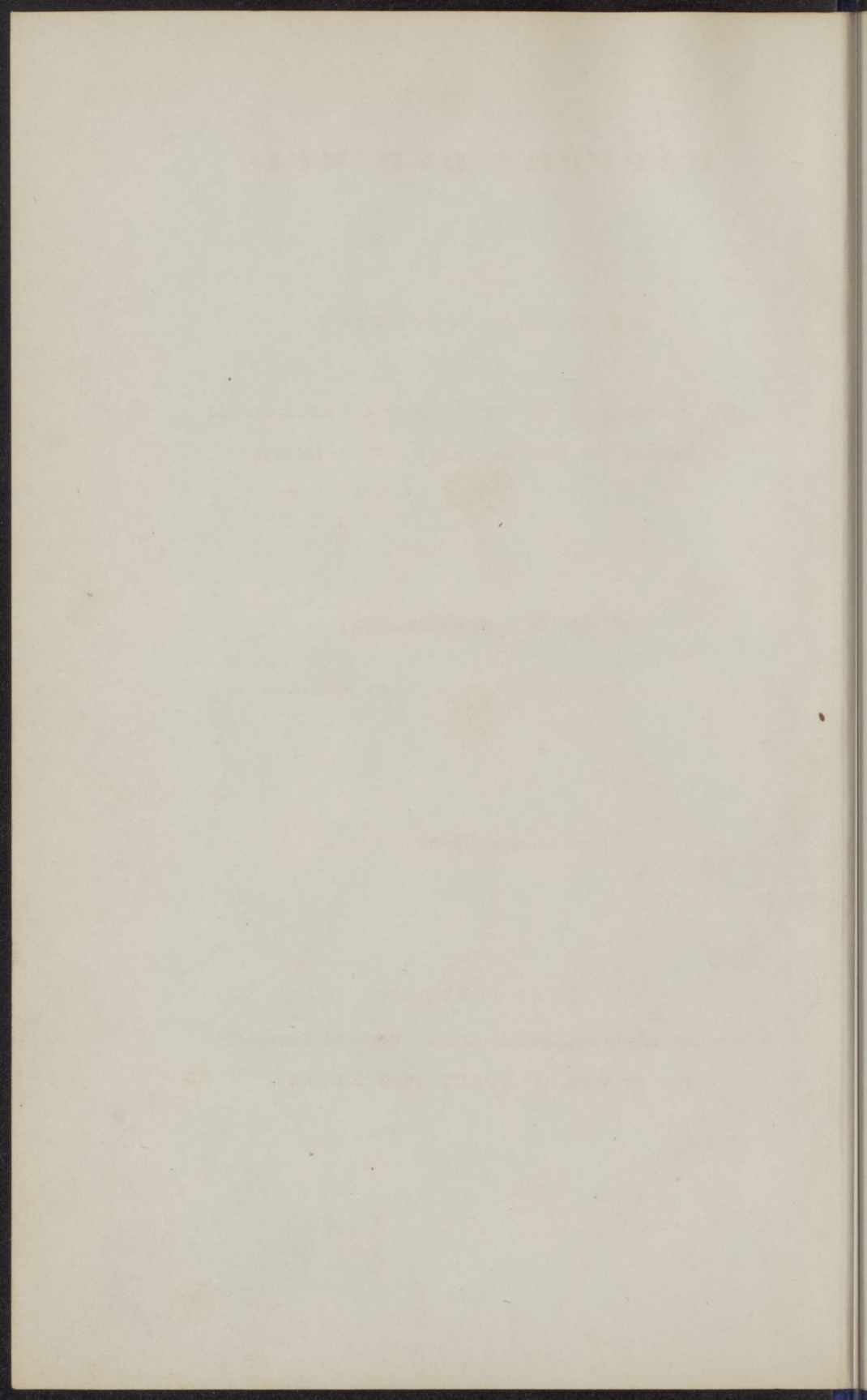
1880-81

1881

1881

IN THE

STATE OF



RAPPORT DER REIS

VAN

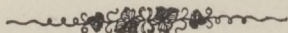
Z. M. Stoomschip VESUVIUS,

van *Curaçao* naar *Nederland*, onder het aandoen van
de havens *St. Domingo*, *Kingstown* en *Havanna*;

ONDER BEVEL VAN

J. O. H. Arntzenius,

Kapitein-Luitenant ter Zee, Ridder van de Militaire Willems-Orde, enz.



TE AMSTERDAM,

in het Algemeen Etablissement voor de Zeevaart

van de Wed. G. HULST VAN KEULEN.

—
1862.

RAPPORT DES

1862

COMMISSION D'ENQUÊTE

sur l'état de la navigation maritime
de la France et de l'étranger

PAR M. LE GÉNÉRAL

LE GÉNÉRAL

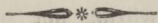
Uit de Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen
en de Zeevaartkunde, door JACOB SWART (1862)-No. 1, 1^e Afd.



TE AMSTERDAM

in het Algemeen Wetenschappelijk Instituut voor de Letteren
van de Wet. G. L. VAN NELLE

1862



Aan boord Z. M. stoomschip Vesuvius,
reede Hellevoetsluis, den 27ⁿ Mei 1861.

Naar aanleiding der instructie van Uwe Excellentie, d. d. 25 Oct. 1860, mij overhandigd door den Luit. ter zee der 1^e kl. J. F. KOOPMAN, Kommandant van Z. M. stoomschip Cornelis Dirks, en mij opgevolgd in het bevel over het station van Z. M. zeemagt in de wateren van *Curaçao*, verliet ik des morgens ten 8^u van den 21^{sten} Februarij 1861, zeilende de haven. Bij het vertrek uit de kolonie, ging ik, buiten een saluut van 21 schoten gedaan hebbende, om de west van het eiland, met de hoop van bij een eenigzins ruimen passaat, de reede van *St. Domingo* (mijne eerste bestemming) te zullen beleggen. Stijve doorstaande koelte van het O. N. O. en N. O., met den gewoonlijk in de *Caraïbische Zee* loopenden stroom om de west, nu van 7 mijlen in het etmaal, belette mij dit echter, zoodat ik in den A. M. van Zaterdag den 23ⁿ de kust van *Haiti* op 15 mijlen genaderd, doch te laag gekomen, een slag om de Z. O. liet doen, en met den dag aan b. b. en vooruit, de kust als eene lage strook lands, en een bogt vormende, gewaar werd.

Aan Zijne Excellentie den Minister
van Marine, te 's Gravenhage.

De beschrijving daarvan in de *Columbian Navigator*, 2^e deel, eigenlijk geene kennelijke punten aangevende, liet ik om den N. O. de bogt insturen, en zag weldra den vuurtoren en de forten vóór mij.

Op het gewone sein kwam er, naar mijne gissing op $\frac{1}{4}$ mijl, van den wal een loods van het Gouvernement aan boord, op wiens aanwijzing het schip op de *Estudio*-bank, vóór de *Ozama*-rivier, in 9 vad. zand en modder, werd ten anker gebragt in de peiling van: vlaggestok op het fort N. $\frac{1}{2}$ W., *Torricila*-punt (oosthoek der rivier *Ozama*) N. O. t. N., en westelijk zichtbaren hoek der kust W. Z. W. met 50 vad. ketting voor.

Deze legplaats, de eenige voor schepen, die meer dan 15 voet diep gaan, zoodat zij in de rivier niet over de bank kunnen, is in alle opzigten slecht, veelal hoogst moeilijk, somtijds gevaarlijk. Geheel in open zee en onbeschut door land van het Z. O. tot het Z. W., staat er bij eene oostelijke strekking des winds, eene zeer hooge zee of rolling, die des nachts vooral, wanneer de landwind het schip dwars in die rolling brengt, somtijds zeer nadeelig voor het tuig is, aangezien het slingeren zoo belangrijk is, dat de sloepen, hoog in de davids geheschen, soms te water komen.

In de orkaantijden kan men hier in het geheel niet liggen, vermits een Z. W. wind het schip oogenblikkelijk op den wal zou slaan.

Bij mijne komst lag hier insgelijks ten anker het Spaansche oorlog-stoomschip *Pizarro* en een Fransch koopvaardij-barkschip; eerstgenoemde ging echter dienzelfden avond eene betere legplaats te *Caldéra*, in de *Nieva*-baai, iets oostelijker gelegen, opzoeken, terwijl laatstgenoemde tegelijk over de bank de rivier inzeilde.

De Officier van dienst in de met moeite gestreken sloep aan den wal gaande, had in last den Nederlandschen Consul, den Heer D. LEON, kennis te geven van ons arrivement,

zoomede de hoogste civiele en militaire autoriteiten, met de vraag: of een saluut, des anderen daags morgens door mij te doen, door het Dominikaansch Gouvernement oogenblikkelijk en schot voor schot zoude beantwoord worden. Dit aangenomen zijnde, liet ik des anderen daags morgens, op den tijd van parade, dat saluut doen, en begaf mij toen in persoon naar den Consul, roeiende omstreeks een half uur door de moeilijke rolling tot in de rivier, die eene zeer zekere en geschikte lig- en losplaats voor de koopvaardijsheden aanbiedt.

Op mijne uitnoodiging aan den Consul, om de noodige stappen te doen, opdat ik toegelaten zoude worden tot den President der Republiek, ten einde, ingevolge mijne instructie, eene afdoening te bewerken van de questie, betrekkelijk de voor twee jaren wederregtelijke aanhouding van den schooner *Amalia*, varende onder Nederlandsche vlag en toebehoorende aan een' inwoner van *Curaçao*, kreeg ik het antwoord, dat mij dat onderhoud des namiddags ten 2 ure zoude verleend worden. In dien tusschentijd bragt ik een bezoek aan de Engelsche, Fransche, Spaansche en Deensche Consuls, de heeren M. T. HOOD, Baron A. DE ZELTNER, DON RAMEREZ ALVAREZ EN A. CAËN, welke bezoeken mij des anderen daags ten huize van den heer D. LEON werden beantwoord.

In den middag, op het bepaalde uur, werd ik op het paleis van den President in een zeer klein en onaanzienlijk vertrek geleid, in het gezelschap van den President, Generaal PEDRO SANT-ANNA, den Vice-President, Generaal ABOU-ALFOU, en den Minister van Binnenlandsche Zaken, op dat oogenblik tevens belast met de portefeuille van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken, den heer FILIPPE J. D. DE CASTRO.

Eene plaats, tusschen de beide Presidenten mij aange-
wezen, ingenomen hebbende, gaf ik met weinige woorden kennis, dat ik, van *Curaçao* naar *Nederland* op reis,

gekomen was om een definitief antwoord op de vraag, gedaan in de missive van Zijne Excellentie den Minister van Buitenlandsche Zaken van het Nederlandsch Gouvernement, in dato 19 Junij 1860 (waarvan het afschrift mij door Uwe Excellentie was toegezonden) aan het Dominikaansch Gouvernement, om den schooner *Amalia*, behorende aan den heer JESURUN te *Curaçao*, varende destijds onder Nederlandsche vlag en in 1858 wederregtelijk te *St. Domingo* aangehouden, mij uit te leveren, en eene som, nader te bepalen, als schadevergoeding te betalen. Ik vermeende in den geest van het Ministerie te handelen, door er bij te voegen en er op te wijzen: dat de *Vesuvius* reeds het derde Nederlandsche oorlogschip was, waarvan de Kommandant was afgezonden tot beëindiging van deze nu reeds twee jaren hangende zaak; dat, naar mijn gevoelen, van het antwoord, dat ik eerlang in *Nederland* aan mijn Gouvernement hoopte te brengen, zoude afhangen, of niet nog in den loop van dit jaar welligt andere Nederlandsche oorlogschepen zouden komen, van grooter charter maar zeker met minder vredelievend doel, om een einde te maken aan het geschil, 't welk eerst te *Curaçao* en later in *Nederland* was onderzocht; dan wel of het toegeven aan den eisch van mijn Gouvernement, zoude leiden tot het sluiten van een consulaire verdrag, waarvan tevens sprake was in de boven aangehaalde missive, en zulks tot zeer belangrijk voordeel van het Dominikaansch Gouvernement.

Mijne woorden, door den Minister DE CASTRO (die de Fransche taal zeer goed magtig is) in de landtaal overgebracht aan de Presidenten, had dit ten gevolg, dat men mij op het onredelijke van den eisch wilde wijzen, als zijnde het Gouvernement van *St. Domingo* overtuigd van zijn regt op het vaartuig, verkregen door aankoop van den eigenaar onder een vorig Bestuur. Ik zeide, mij in een onderzoek van dat geschil niet te kunnen begeven, dat in

Nederland plaats gehad heeft, en bleef dus onvoorwaardelijk bij mijn' eisch.

Ik mag echter voor Uwe Exc. niet verzwijgen, dat, te *Curaçao* en op de plaats zelve, onpartijdigen gehoord en wedergehoord hebbende, de zaak mij niet als geheel zuiver voorkwam aan den kant van hem, die zich primitief tot het Gouvernement van *Curaçao* wendde, met klagten en de vraag om schadevergoeding, den mij welbekenden Israëlitischen handelaar JESURUN, vroeger Consul van het Dominikaansch Gouvernement te *Curaçao*.

Ik formuleerde, na nog eenige besprekingen, aldus den eisch: »Lever mij den schooner *Amalia* onder Hollandsche vlag uit. Van beide zijden zullen arbiters benoemd worden te *Curaçao*, om de som, als schadevergoeding, te bepalen en te betalen door het Dominikaansch Gouvernement! Daarna blijft, als aangewezen is in boven aangehaalde missive, d. d. 19 Januarij 1860, de weg van regten aan het Gouvernement open, om door eene procedure tegen den heer JESURUN regt te verkrijgen, naar uitspraak waarvan dan gehandeld zal worden.»

Op mijn aandringen om een zeer spoedig en beslissend antwoord, en wel binnen 24 uur, als zijnde de reede van *St. Domingo* op den duur voor een schip nadeelig, werd mij tegen den anderen dag een antwoord toegezegd, in weerwil van de drukke bezigheden bij het bestuur, veroorzaakt door de ophanden zijnde feesten der verjaring van de onafhankelijkheids-verklaring van de republiek, op 27 Februarij. Ik gaf nog mijn verlangen te kennen, dat antwoord open en in de Fransche taal te ontvangen, opdat ik zoude weten, hoe ik de reede moest verlaten. Tot mijn genoegen ontving ik des namiddags ten 2 ure van den 26ⁿ, de missive van Zijne Excellentie den Minister van Buitenlandsche Zaken, waarvan het origineel hierbij gaat onder bijlage N^o. 1.

Op den bepaalden tijd was ik bij Z. Exc. en stelde hem voor, dat ik des anderen daags den schooner *Amalia* onder

Nederlandsche vlag in de rivier zou zien liggen , opdat ik dien verder aan de zorgen van den Nederlandschen Consul kon overlaten.

Het vaartuig , twee jaren lang in de rivier gelegen hebbende , zonder onderhoud , moest ten spoedigste door het Dominikaansch Gouvernement in een zeewaardigen staat gebragt en van kapitein en bemanning voorzien zijn , om , naar *Curaçao* gezeild met zeepapieren van den Nederlandschen Consul , aldaar aan het bestuur te worden overgegeven. De Gouverneur van *Curaçao* , inmiddels met de zaak door mij bekend gemaakt , zou alsdan arbiters benoemen en toestaan , dat ook die van het Dominikaansch Gouvernement gehoord werden , om de som voor schadevergoeding te bepalen , welke som gedeponeerd kon blijven , tot eene procedure , ingesteld bij de regtbank te *Curaçao* , beslist had , aan wien , als regtmatigen eigenaar , het vaartuig en de gelden moesten toegewezen worden. Van dit alles zoude eene schriftelijke overeenkomst , in duplo opgemaakt , door den Minister DE CASTRO voor zijn Gouvernement en door mij voor het Nederlandsche geteekend worden , opdat aan beide zijden daarvan een stuk zoude berusten.

Toen tegen het eerste gedeelte van hetgeen ik voorstelde , door den Minister geen bezwaar werd gemaakt , meende ik door de laatste bepaling een bewijs te kunnen geven , dat het slechts bij het Nederlandsche Gouvernement te doen was , om de fout , begaan tegen de Nederlandsche vlag , hersteld te zien , en alsdan regt te laten erlangen wie regt toekomt.

De drukke bezigheden van den Minister beletten dat de overeenkomst dadelijk schriftelijk zoo opgemaakt werd; echter hooft Z. Exc. mij aan , het concept te zenden , opdat ik het zoude wijzigen naar mijn verlangen.

Daar ik nu van de goede trouw van de presidenten , en niet minder van den Minister DE CASTRO (die zeer veel invloed scheen te hebben) mij meende overtuigd te moeten

houden, weigerde ik niet het verzoek, om op de gebruikelijke wijze deel te nemen aan het vieren der feesten, bij gelegenheid boven vermeld. Ingevolge van dien liet ik van zons op- tot ondergang de Nederlandsche vlaggen van top waaijen, en begaf mij ten 8 ure met twee officieren naar het paleis van den President, waar alle Autoriteiten vereenigd waren, even als het geheele corps diplomatique, uitgenomen de Engelsche Consul, die evenzeer een klein verschil met het bestuur had, dat nog niet vereffend was.

Bij mijne komst in de rivier vond ik den schooner *Amalia* met de Hollandsche vlag van top liggen, zoo als ik dat geëischt had. Na een *te Deum* in de groote Hoofdkerk te hebben bijgewoond, lazen de President van den Senaat, en later de President van de Republiek eene gedrukte rede voor, in welke laatste, bij het bespreken der betrekkingen van het bestuur met Buitenlandsche mogendheden, onder anderen gezegd werd, dat de banden van vriendschap met het Nederlandsche Gouvernement nauwer waren toegehaald.

Op den 28ⁿ ontving ik van den Minister van Buitenlandsche zaken, na de artikelen van de overeenkomst nogmaals besproken, en daarin naar mijn verlangen eenige wijzigingen te hebben gebragt, eene missive, waarvan ik de eer heb, onder bijlage N^o. 2, het origineel hierbij te laten volgen.

Mijn antwoord luidde, dat ik geene aanmerkingen op de artikelen der overeenkomst had, die ik nu evenzoo liet volgen.

Men is dadelijk begonnen met den schooner te herstellen en te tuigen, doch naar ik vermoed, zal, eer die werkzaamheden afgeloopen zijn, wel eene maand daarmede verstrijken.

Aan den Hoog-Edel Gestrengen Heer Gouverneur van *Curaçao*, gaf ik per eerste mailgelegenheid, over *St.*

Thomas, kennis van mijne handeling en afschrift der overeenkomst, opdat *Z. H. E. G.* zoude weten wat ik gemeend had te moeten bepalen.

Ofschoon mijne instructie in algemeene termen slechts luidde om een voldoende antwoord te erlangen, meende ik in de eerste plaats te moeten trachten, tot eene geheele afdoening en beëindiging van de zaak te geraken, en heb ik welligt meer beslist dan mij door Uwe Excell. was opgedragen. Ik koester echter de zekere hoop, dat ik in den geest van het Gouvernement gehandeld heb, aangezien toch op deze wijze de verkeerde handeling van het Domini-kaansch Gouvernement, tegen de vlag, hersteld is.

Ik kan niet ontveinzen zeer veel bereidwilligheid van den Heer *DE CASTRO* te hebben ondervonden, die na zijn verblijf in *Nederland* voor deze zelfde zaak, er veel scheen aan te hechten, dat de verstandhouding tusschen de beide Gouvernemen ten hersteld werd.

De Nederlandsche Consul, de Heer *D. LEON*, bejaard Israëliet, van *Jamaica* geboortig, heeft, tot onderhoud van een groot gezin, een magazijn van allerlei goederen, vooral katoenen. Hij kwam mij voor, bij het Gouvernement zeer goed, en ook bij de overige Consuls zeer wel gezien te zijn, vermits hij mij op een diner bij den Franschen Consul den Baron *DE ZELTNER* vergezelde, waar eenige andere Consuls tegenwoordig waren. Ook bij de officiële bezoeken en onderhandelingen was hij tegenwoordig, en zijne diensten waren mij dikwijls nuttig.

Hetgeen meermalen voorkomt, was ook hier in hooge mate het geval: de Nederlandsche Consuls, ziende op de hooge traktementen van hunne ambtgenooten van andere natiën, beklagen zich veelal, dat zij vele verpligte werkzaamheden te doen en onkosten te maken hebben, die vooral op plaatsen waar weinig handel is, niet vergoed worden.

In dien geest sprekende, verdroot het den Heer *D. LEON*, verpligt te zijn allerlei waren, zelfs in het klein, in zijn

magazijn te verkoopen, en beklagde hij zich over eene belangrijke som Spaansche matten, die hij verplicht was geweest te betalen voor het doen schilderen van een Nederlandsch wapenbord voor zijn Consulaat, het doen snijden van een cachet voor dienstbrieven, en de jaarlijkse zeer aanzienlijke uitgaven voor schrijfbehoeften.

Bij den gunstigen afloop van het geschil omtrent de Amalia, scheen hij zich van mijne voorspraak bij het Gouvernement veel goeds te beloven, en te verwachten, zoo al niet zijne benoeming tot Consul-Generaal van *St. Domingo* met bezoldiging, dan toch zoo voor zich als voor den Minister van Buitenlandsche zaken DE CASTRO, eene andere belooning.

Aangezien het van en aan boord gaan zoo bemoeijelijk werd door de rolling, en ik toch herhaaldelijk mij aan den wal moest bevinden, ben ik verplicht geweest verscheidene keeren gebruik te maken van des Consuls aanbod, om in zijn huis mij op te houden, en maakte ik alzoo eenige verpligting aan Z. E. voor het Gouvernement.

Terwijl nu op den 1ⁿ Maart alle zaken, die mij te *St. Domingo* hielden, waren afgeloopen, maakte ik mij gereed des anderen daags de reis naar *Jamaica* te volgen. Vooraf echter zij hier nog het weinige, dat ik van den staat van zaken en van den handel kon te weten komen, gemeld.

Van den zeer slechten naam, dien deze plaats wegens ongezondheid heeft, merkte ik gelukkig onder de equipage niets, doch zeer mogelijk is dit toe te schrijven aan ons liggen op de reede en het niet gaan in de rivier.

De Generaal SANT ANNA heeft, naar ik vermeen, zijn hoogen rang meer te danken aan zijn betoonden personelen moed als militair, dan wel aan andere hoedanigheden als staatsman. Omringd door eenige, naar het mij voorkwam, bekwame staatslieden als hoofden der Departementen, is, voor zoo verre het in zoo korten tijd te beoordeelen

was, de geheele staat der Republiek zeer achterlijk, grootendeels door gebrek aan geld. Zoo is de staat van hetgeen men de zeemagt noemt, en van het leger zeer jammerlijk. Men sprak er echter van, dat het Bestuur in onderhandeling was met het Spaansche Gouvernement, om onder bescherming te komen van die natie, en zoo doende het land te releveren.

Zeker waar is het, dat ik er nu reeds een kolonel en eenige officieren van die natie ontmoette, daar gedetacheerd om eenige organisatie in de gewapende magt te brengen; echter klaagde mij die hoofd-officier zeer over de onoverkomelijke bezwaren, die hij ondervond. De stad, aan de rivier *Ozama* gelegen, is regelmatig gebouwd, en heeft een aantal wel voorziene magazijnen, bevattende allerlei artikelen, zelfs van luxe. De handel kwam mij voor niet zeer levendig te zijn; door kleine vaartuigen wordt er van *St. Thomas* veel aangevoerd.

In de rivier *Ozama* zag ik eenige vaartuigen onder Amerikaansche, Engelsche en vooral Spaansche vlaggen, die echter allen noodwendig beneden een diepgang van 13 voeten moeten blijven, om over de bank in de rivier te kunnen gaan, vermits het lossen en laden buiten ondoenlijk of althans hoogst bezwarend, en voor den handel met gevaar gepaard zoude gaan.

Op mijn verzoek aan den Nederlandschen Consul, om eenige inlichtingen, betrekkelijk hetgeen naar zijn gevoelen in het belang en tot daarstelling des handels met *Nederland* zou kunnen gedaan worden, gaf Z. Ed. mij in het kort eene memorie, waarbij opgenoemd worden de artikelen die hier gewild zijn, en wat uitgevoerd wordt door andere natiën. Dit stuk geef ik mij de eer, onder bijlage No. 3, hierbij aan Uwe Excellentie over te leggen.

Het aandoen der kust bij nacht is gemakkelijker en zekerder geworden, door een vuur dat op 3 mijlen te zien is, en gedurende mijn verblijf ter reede goed brandde,

waarover anders wel geklaagd wordt. Dit vuur is daarom te meer van belang, omdat de strekking der kust, vooral *Nigua*-punt of Z. W. punt der baai, in de bogt waarvan de stad gelegen is, op verschillende kaarten niet hetzelfde aangewezen wordt, wat de lengte aangaat. De bevonden lengte van het fort, het gemiddelde van drie goede tijdmeters, was $69^{\circ} 57' 15''$ W. L. en de N. Br. $18^{\circ} 27' 27''$. Dit komt overeen met de opgave in den *Columbian Navigator*, 2^o deel. Op den 4ⁿ Maart, den laatsten dag van ons verblijf te *St. Domingo*, kwam daar ten anker het Engelsche schroef-stoomschip *Racer*, Kommandant LYONS, van *Port Royal*. Van dien officier en den Engelschen Consul nam ik dépêches mede voor *Kingstown* en *Spanistown*, en verliet des morgens ten 5 ure, Zaterdag 2 Maart, de reede van *St. Domingo*.

Punt *Nigua* gepasseerd zijnde, liet ik met een stijve m/z. koelte van het O. N. O. p. m. 4 mijl beneden het eiland *Altevela* sturen, en zette vervolgens met den koers van W. t. N. regt op de *Morantsky*-klippen aan, en daarna op den oosthoek van *Jamaica*.

Op den middag, van Maandag den 4ⁿ, stond ik met het gegist bestek nog 15 mijl van den vuurtoren van *Morant-point*, waarop ik regt liet aansturen met 9 à 10 mijls vaart. Eerst ten 3^u zag ik, door dat de lucht niet helder was, het zeer hooge land van *Jamaica*, de *Blue-mountains*, en ten 5^u den vuurtoren van *Morant-point*, die een zeer hooge, witte toren is, welke, ofschoon op een laag moerassig landpunt geplaatst, zeer ver (ik gis wel 2 mijl) te zien is. In de hoop dat welligt van *Port-Morant* een loods voor *Port-Royal* aan boord zoude komen, hield ik een oogenblik daar op en neder, doch dit niet het geval zijnde, hield ik op *Jalley-point* aan, en verkende zeer ver de witte klippen daar even beoosten gelegen, genoemd: »*the white horses*." Ook dáár geen loods zich opdoende, liet ik met zons-ondergang de zeilen vastmaken en met kleine vuren (des namiddags

had ik stoom doen stoken) zoo min mogelijk vaart loopende, om de oost houden. Gedurende den nacht bleef ik in het gezigt van het vuur op en neder houden, dit brengende van het N. O. tot het N. W.

Met den dag den vuurtoren in het N. W. hebbende, bevond ik, ofschoon daarop gerekend, het schip om de noord gezet, en stuurde ik zooveel uit den wal als noodig was, om van de op $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ Duitsche mijl uitstekende reven voor *Morrant*-baai vrij te loopen.

Voor het overige kan men de kust hier veel digter naderen. Bij *Jalley-point* zag ik een vóór ons zijnde brik een loods uit een zeer klein vaartuigje overnemen, dat weldra onder den wal uit het zicht was. Spoedig zag ik een dergelijk klein vaartuigje, met een driekant wit zeiltje op zee, en daarop aangehouden, nam ik daaruit over een Creool, die goed Engelsch sprak, mij een certificaat als *Master-Pilot* vertoonde, en genoemd R. E. GOLSON. Op zijne aanwijzing werd langs de kust naar *Cow-point* en *Plum-point* aangestuurd, waar weder een zeer ver zichtbare witte vuurtoren staat. Tot daartoe kunnen de schepen, vroeger geen loods gevonden hebbende, zonder gevaar doorloopen, om dien aldaar te vinden of af te wachten.

Daar bewesten begint het kanaal, gevormd door een laag afloopende kust, waarover heen men reeds ver *Kingstown* ziet en de verschillende lage klipachtige eilandjes en banken. Hoe meer men *Port Royal* nadert, waarvan men de batterij en daarbij liggende Engelsche oorlogschepen, op grooten afstand over het lage landpunt ziet liggen, hoe meer dat kanaal een loodsmans vaarwater wordt, dat zonder aanwijzing van een daar goed bekend persoon niet te bevaren is. Vooral tusschen *Gunkey* en *Rochamskey*-klippen doorgaande en dan tusschen de bakens oploevende, waar de Engelsche oorlogschepen liggen, moet men een bezeilden wind hebben en goed bekend zijn.

De beschrijving in de *Columbian Navigator* geeft wel

de merken op om door het kanaal naar binnen te sturen, echter zijn die hoogst moeilijk te vinden of in het gezigt te krijgen, en zelfs een vlaggestok op eene batterij, waarvan daarin gesproken wordt, bestond op dit oogenblik niet meer. Voorbij de batterij gaande, werd met de Engelsche vlag gesalueerd, dat ik evenzoo liet beantwoorden.

Op de reede liggen een aantal boeijen of *corps mort*, waaraan men het schip kan vastmaken. Ik verkoos echter ten anker te gaan, om de sloep daartoe niet te gebruiken, en kwam op 9 vad. water voor 30 vad. ketting ten anker.

De standaard van den Commodore HUGH. DUNLOP, woei van het wachtschip Imaum, Kapitein MORRISH. Op de reede lagen verder het stoomfregat Cadmus, Kapitein HELLEYAR en de rader-stoomschepen Landrill en Hydra, Kommandanten MARTIN EN HAMELTON.

Bij het ten anker komen kwam dadelijk aan boord een Officier van het wachtschip om te complimenteren, en de quarantaine doctor, van wien practica verkregen werd. Een saluut van 21 schoten met de Engelsche vlag aan den grooten top gedaan, werd dadelijk beantwoord, hetgeen ik deed volgen door een van 13 schoten, met de marszeilen los, waarvoor het wachtschip bedankte. De Kapitein der troepen en barracks (de Generaal bevelhebber woont te *Kingstown*) kwam mij aan boord verwelkomen en verder opgaven vragen van den naam van het schip, kommandant, destinatie, komst van waar en wat dies meer zij, om dit aan den Gouverneur van *Jamaïca*, welke te *Spanistown* verblijf houdt, te seinen.

Met de depêches, van *St. Domingo* medegenomen, ging ik dadelijk mijne opwachting maken bij den Commodore DUNLOP.

Z. H. Ed. G. woonde in een groot huis, op de naar het mij voorkwam van uitrustingsgoederen welvoorzene werf, en bood met veel voorkomendheid alles aan, wat ten dienste van het schip zou noodig kunnen zijn, mij per-

soonlijk de eer aandoende, dien middag mij aan zijn tafel te noodigen. Niets behoevende, bedankte ik voor alles, uitgenomen voor eene suppletie van drinkwater, vóór mijn vertrek, en welk water hier in groote citernes aan boord wordt gebragt van de oorlogschepen, en verontschuldigde mij voor zijne invitatie op dien dag, omdat ik mijn voornemen te kennen gaf, dadelijk naar *Kingstown* door te gaan. De aanvankelijke bevreemding van den Commodore, dat ik, in stede van te *Port Royal* bij de oorlogschepen, naar *Kingstown*, waar enkel koopvaardijochepen liggen, doorging, hield op, toen ik, voor zooveel noodig, Z. H. Ed. G. het doel mijner komst en de voorschriften mijner instructie om handelsberigten in te winnen, kenbaar maakte.

Aan boord teruggekeerd, liet ik dadelijk anker ligten, en stoomde, op aanwijzing van denzelfden loods, door het met bakens afgezette vaarwater, naar *Kingstown*, waar ik een half uur daarna weder het anker liet vallen in 9 vad. water voor 35 vad. ketting.

In de zeer ruime havenkom liggen vóór de stad op stroom en tegen de elkander opvolgende werven, een groot aantal handelsschepen van alle natiën. Op mijne aanwijzing had de loods het schip ten anker gebragt voor eene lands werf, naast die van den Heer SIMON EMILE PIETERSZ, Nederlandsch Consul alhier.

De Officier van dienst naar den wal gaande, had in last den Consul kennis te geven van mijn arrivement, de bezoeken bij militaire en civiele autoriteiten, die de Consul zou noodig oordeelen, af te leggen, en tevens kennis te geven van mijn voornemen, om des anderen daags in persoon mijne opwachting te zullen komen maken.

Na den Nederlandschen Consul, Hollander, van *Curaçao* geboren namelijk, ging ik mijne opwachting maken bij het hoofd van het civiel bestuur van *Kingstown* en den Generaal PRINGLE TAYLAR, Kommandant der troepen; beiden echter waren op hunne buitenplaatsen in het gebergte.

Bij den Kapitein-Generaal, Gouverneur van *Jamaica*, kon ik eerst Vrijdag den 7ⁿ hetzelfde doen, vermits Z. Exc., Sir CHARLES HENRY DARLING, te *Spanistown*, op $\frac{3}{4}$ uur stoomens van *Kingstown* gelegen, op dien dag zijne gewone audiëntie gaf.

De ontvangst bij Z. Exc. was, als immer bij alle Engelsche autoriteiten, bij uitstek voorkomend en beleefd. Alle noodige adsistentie voor het schip werd mij weder aangeboden en de verontschuldiging gemaakt, van geen contra-bezoek aan boord te kunnen brengen, door den afstand en drukke werkzaamheden. Zoo kwam des daags na mijn komst de Aide de Camp van den Generaal PRINGLE TAYLAR mijn officieel bezoek, uit naam van den Generaal beantwoorden, en had ik de eer een diner bij te wonen bij Z. Ex., waarop vele Hoofd- en andere Officieren van de marine en het leger tegenwoordig waren.

Vermits de prijzen van vleesch, brood en groenten hier niet duur zijn, en tevens om victualie te besparen, gaf ik order, om van Donderdag den 6ⁿ tot Maandag den 10ⁿ dagelijks verversching te verstrekken.

Het loodsgeld daarentegen is hier niet weinig; men betaalt volgens tarief naar de tonnenmaat van het schip, hetgeen voor de *Vesuvius*, gerekend tusschen de 400 en 700 ton, voor in- en uitbrengen 9 £ st. bedroeg. Vreemd is het, dat de plaats waar de loods aan boord komt niet gerekend wordt, aangezien men, dien bij *Jalley-point* of *Plum-point* nemende of krijgende, hetzelfde betaalt.

De stad *Kingstown* naderende, getuigt het zeer groot aantal handels-, zeil- en stoomschepen, op stroom en tegen de kade aanliggende, al dadelijk van den uitgebreiden handel, die vooral met *Engeland* en *Amerika*, maar ook verder met alle landen onderhouden wordt, van de belangrijkheid der stad als handelsplaats, en die van het geheele eiland. De stad is regelmatig gebouwd, en in zeer veel groote en wel voorziene magazijnen, als in

Engeland, vindt men al wat men behoeft, en meer dan dat, wat voor weelde te wenschen is.

Om in den zomer de groote hitte te ontgaan, hebben de meeste welgestelde bewoners, vooral wegens de ongezondheid en ernstige ziekten, die er dan heerschen, als: gele koorts enz., buitenplaatsen (zoogenoemde *Penns*) buiten de stad in het gebergte, waar tevens langs de helling der bergen, belangrijke koffij- en suikerplantaadjes zijn, en ook de beroemde *Jamaica* rum gestookt wordt.

De Europesche troepen, die het Gouvernement hier heeft, hebben evenzoo hunne barracks of kampement ver boven de stad, op 4000 voet in het gebergte, te *New-Castle*, en dit wegens de groote menigte Engelsche soldaten, die vroeger bezweken door de ongezondheid van het klimaat, toen zij in de nabijheid der stad, in eene overigens zeer luchtige en geschikte kazerne verbleven. Dit heeft mede aanleiding gegeven, dat er een regiment, zamengesteld uit vrijwillige inboorlingen en Afrikanen, werd opgericht, die in den trant der Fransche zouaven gekleed, in de bedoelde kazerne bij de stad hun verblijf houden en dienst doen.

De emancipatie der slaven heeft de waarde van het land aanvankelijk zeer belangrijk verminderd, wat producten, als suiker, koffij, rum, hout, was, enz. aangaat, en heeft dit later eene immigratie van chinezen en andere oosterlingen ten gevolge gehad, die naar getuigenis van den Consul en belanghebbende planters, die ik sprak, nu bij uitstek gunstig gaat werken, zoodat de jaarlijksche opbrengst weder veel toeneemt. Op een' togt, die ik in de gelegenheid was in het gebergte te doen, waarop ik het kamp te *New-Castle*, en verder zeer groote koffij- en suikerplantaadjes zag, was ik in de gelegenheid te beoordeelen, hoe rijk dat land en hoe vruchtbaar het is, doch tevens hoe handen voor den arbeid nog hier en daar en overal ontbreken. Op 5000 en 6000 voet boven de zee ge-

komen, zag ik soms, met de wolken van mist en damp beneden mij, *Kingstown* en *Port Royal* prachtig voor mij liggen, en vonden wij daar bloemen, vruchten en groenten van de gematigde luchtstreken terug, terwijl des avonds vuur in den haard der woonhuizen niet overbodig was.

Behalve de Heer PIETERSZ was hier nog een Hollander, namelijk de Heer C. HOEVERTS, van *Curaçao*, beiden echter nu reeds vele jaren te *Kingstown* woonachtig, zoodat zij moeijelijk de Hollandsche taal spreken. Beiden in den handel zijnde, maakte ik kennis met nog onderscheidene chefs van Engelsche handelshuizen.

De Heer PIETERSZ kwam mij voor te zijn een eenvoudig, beschaafd en zeer dienstvaardig man, die in alle opzigten trachtte mij van dienst te zijn. Vermits de handel met *Nederland* zeer gering is, geniet hij in zijne betrekking van Nederlandsch Consul weinig voordeel, doch in tegenstelling van den Heer LEON, te *St. Domingo*, beklagde hij zich daarover in het geheel niet, maar wel voor het belang van het land, dat de Hollandsche vlaggen, die hier nu en dan kwamen, alleen, of althans weinig anders dan van *Curaçaosche* schooners wapperden.

De komst van een Nederlandsch oorlogschip hier ter reede was mede eene zeldzaamheid, zijnde na de schoonerbrik *Ternate*, Luitenant ter zee der 1^e kl. DE VAYNES VAN BRAKELL, in het jaar 1850, de *Vesuvius* de eerste, die ter dezer plaats verscheen.

Al dadelijk achtte ik het belangrijk, om voor het Nederlandsch Gouvernement partij te trekken van de kennis van den Heer Consul PIETERSZ, omtrent het land en de stad, die hij zulk een geruim tijdsverloop (30 jaren) bewoonde, en wel voornamelijk omtrent drie hoofdpunten; 1^e. den handel, welke producten van in- en uitvoer gewild en voorhanden zijn; 2^e. welke omstandigheden de emancipatie van de slavernij op *Jamaica* zijn voorafgegaan, en welke

andere haar hebben vergezeld en gevolgd, met het oog op hetgeen voor de Nederlandsche West-Indische bezittingen daarvan te verwachten is, vooral ook ten aanzien van de latere immigratie van vreemdelingen; en 3^o. hoe de zamenstelling is van het regiment inboorlingen en vreemde inlandsche troepen, die aan het klimaat gewoon, het Engelsche leger de menigte slagtoffers sparen, die vroeger hier gevallen zijn.

Naauwelijks had ik den Heer PIETERSZ hieromtrent mijn wensch te kennen gegeven, of hij zeide mij met de meeste bereidvaardigheid zijne hulp toe, en overhandigde mij, even vóór mijn vertrek, eene memorie met bijlagen, die ik vermeen dat, ten aanzien van de drie genoemde hoofdpunten, zeer belangrijk is voor verschillende departementen.

Het eerst behandelde toch toont, wel uiteengezet, aan, wat de emancipatie voorafging, en hoe het Engelsch Gouvernement aan de groote nadeelige gevolgen is te moeten gekomen; en het tweede, hoe hoogst belangrijk de uitvoerhandel was, is, en op de voorgestelde wijze voor *Nederland* ook worden kan.

In de veronderstelling dat dit mijn gevoelen door Uwe Excellentie gedeeld wordt, geef ik mij de eer de memorie en bijlagen in origineel in haar geheel hierbij over te leggen. Zie bijlage N^o. 4.

Ik heb gemeend in den geest van het Gouvernement te handelen, door den Heer PIETERSZ, als blijk van mijne persoonlijke erkentelijkheid voor de moeite, welke hij zich in het belang van *Nederland* had getroost, een welgeleijkend portret van Z. M. onzen geëerbiedigden Koning aan te bieden, dat door hem als Consul van *Nederland*, als een aangenaam en zeer gewaardeerd geschenk werd aangenomen.

Op een schriftelijk verzoek aan den Commodore DUNLOP, van *Port Royal*, eene citerne met uitmuntend drinkwater gezonden zijnde, was het waterruim op den 12^u Maart

gevuld en de rekeningen gesloten, en liet ik op Woensdag den 13ⁿ stoom maken en het anker ligten.

Op aanwijzing van denzelfden loods, die de Vesuvius hier gebragt had, was ik spoedig te *Port Royal* op een der boeijen gemeerd, en begaf ik mij naar den Commodore, om Z. H. Ed. G. van mijn vertrek kennis te geven, voor de verleende adsistentie te bedanken, en mijne diensten aan te bieden voor *Havanna* of *Cuba*.

Eene ongesteldheid belette dien Vlag-Officier om mij in persoon te ontvangen, zoodat zijn Adjudant mijn bezoek aannam. Aan boord terug gekeerd, ontving ik een oogenblik later den Kapitein ter zee MORRISH, Kommandant van het vlaggeschip *Inaum*, en deze vertrokken zijnde, liet ik de boei los en stuurde door het zuidkanaal naar zee. Een loods heeft men ook in dit vaarwater, niet minder dan in het oostelijke, noodig, aangezien zelfs bij een open wind, de geleidemerken in de beschrijving opgegeven, onmogelijk voor iemand, die daar onbekend is, in het zicht te krijgen zijn.

Toen de loods bij het laatste baken van het vaarwater van boord ging, liet ik Z. t. W. sturen tot den zuidhoek van het eiland *Portland*, bij zijn vertrek reeds te zien, W. t. N. gepeild werd. Vervolgens stuurde ik W. Z. W., zette met den Z. O. zeewind alle zeilen bij en liet de machine stoppen, enz. Spoedig werden de gelegenheden flauwer en de wind minder vast uit den oosthoek, zoodat wij bezuiden kaap *Nigril* den passaat soms geheel verloren.

Mijn voornemen was aanvankelijk om het eiland *Groot Cayman* in het zicht te loopen, doch onregelmatige stroommen, eerst om de W. N. W., later echter dagelijks om de Z. O., verijdelden dit plan. Dit verschijnsel van Z. O. stroom wordt in de beschrijving »*Columbian Navigator*,» vooral bij wassende maan, als veel voorkomende gemeld.

Op Zondag den 17ⁿ Maart kaap *Coriëntes*, op den middag, in het N. W. t. N. 40 mijl van mij hebbende,

liet ik dien koers sturen, om zicht van den vuurtoren op kaap *St. Antonio*, westhoek van *Cuba*, te krijgen.

In den P. V. van Maandag den 18ⁿ, werd laag land van top en weldra van het dek gezien, tot in het N. W. t. W., en toen wij W. N. W. gingen sturen, had ik juist met zons-ondergang den vooruitstekenden hoek N., waarop ik over laag begroeid land den vuurtoren, en een oogenblik later het draailicht van kaap *St. Antonio* zag.

Ik had intusschen stoom laten opmaken, en met de langscheepsche zeilen bij liep ik om de W. t. N. 7 mijlen door, om vrij te zijn van *Sancho-Pardo*-klip, en toen N. en niet oostelijker, 5 mijlen, om bij een mogelijk om den Z. O. loopenden stroom, niet te dicht naar de *Colorades*-reven gezet te worden.

Was het tegen het aankomen van den dag, en niet als nu nacht geweest, toen kaap *St. Antonio* bereikt werd, dan had ik, om den weg te bekorten, tusschen deze en de voornoemde klip doorgestuurd, doch nu liet ik, als aangeraden wordt in de beschrijving, bewesten de niet overal even ver van kaap *St. Antonio* opgegeven *Sancho Pardo*-klippen, heen sturen. Op den middag van den 19ⁿ, op 23° 9' N. Br. en 85° 16' W. L. zijnde en *Havanna* regt oost, 40 mijl bevonden hebbende, liet ik om de O. N. O. sturen.

De zeewind, hier uit het N. O., nam in den achtermiddag tot stijve marszeils-koelte aan. Bij het bedaren van dien in de P. V., nam de zee snel af, en met den dag O. t. Z. hebbende laten sturen, om land te maken, werd dit ten 10ⁿ in het Z. Z. O. gezien.

De beschrijving van de kust in de *West-Indian Pilot*, volume II, van LAURIE, deed mij dit land spoedig als den berg bezuiden de haven van *Cibanas* verkennen, hetgeen nog zekerder werd, toen iets oostelijker het zeer kennelijke *Tafelland* van MARRIËL gezien werd. Het viel mij tegen, slechts een stroom van 14' om de oost te vinden en geen

noord, zoodat ik om de O. Z. O. $\frac{1}{2}$ O. liet sturen, eene halve streek boven den vuurtoren van *Havanna*, die op den middag nog 10 mijl van ons af lag. De op den A. M. anders noordewind, bleef zoo schraal, dat ik de langscheepsche zeilen niet bij kon houden; ten 3^u 30^m zag ik den vuurtoren en het kasteel *Morro*.

Ten 5^u 30^m was ik den vuurtoren genaderd en kwam op het gewone sein de loods aan boord; zijn eerste vraag was of de *Prins van Oranje* aan boord was; dit was zoo algemeen verhaald, dat de Kapitein-Generaal, Gouverneur van het eiland *Cuba*, Excellentissimo Senior Don FRANCISCO SERANO, Graaf van *San Antonio*, van zijn buiten in de stad gekomen was, en de troepen in de forten en kazernes gereed stonden tot het salueren en geven der verschuldigde eerbewijzen. Voor de komst van Z. K. H. Prins ALFRED van *Engeland*, waren hier, even als op de beide door mij bezochte plaatsen, de meest belangrijke voorbereidselen gemaakt. De quarantaine-doctor, even binnen de haven langs zijde gekomen, gaf zonder moeite practica.

Juist met zons-ondergang liep ik in de prachtige handels-haven van *Havanna*, achter de Spaansche oorlogschepen om, waarbij de Schout-bij-Nachts vlag van Z. Exc. Senior Don JOZÉ G. RUBALCABA, waaide van het stoomfregat *Blanca*.

Iets meer naar binnen ten anker gekomen, begaf zich de Officier van dienst naar den wal, om den H. Ed. G. Heer w. LOBÉ, Consul-Generaal der Nederlanden alhier, kennis te geven van ons arrivement, en te berigten, dat het mijn voornemen was, des anderen daags, op den tijd van parade, de gewone saluten te doen, om daarna mijne opwachting bij de civiele en militaire autoriteiten te gaan maken, zoo mogelijk in gezelschap van Z. H. Ed. G.

Een Officier van het Admiraalschip kwam aan boord om te complimenteren. Ten 9^u des anderen daags, uitvoering gegeven hebbende aan het plan tot het doen der saluten van 21 en 13 schoten, welke dadelijk evenzoo bedankt

werden, ging ik aan boord van het fregat Blanca, om te bedanken voor de beleefdheid van het complimenteren, en werd ik ontvangen door den Vlagge-Kapitein, Kommandant van dat fregat, Don JOSÉ PAOLO DE BARNABÉ, wonende de Schout-bij-Nacht op de werf aan den wal. Z. H. Ed. G. de Engelsche taal bij uitnemendheid magtig, hebbende hij 5 jaren op Engelsche schepen en werven doorgebracht, had de beleefdheid mij het geheele schip tot in de geringste bijzonderheden te laten zien, en daarin rond te leiden. Hierop zal ik mij de eer geven later nog terug te komen.

Tegen 12ⁿ, den door den Consul-Generaal opgegeven tijd, aan den wal komende, vond ik Z. H. Ed. G. gereed tot het doen der vereischte bezoeken, en werden wij met voorkomende beleefdheid door den Kapitein-Generaal-Gouverneur en den Schout-bij-Nacht ontvangen.

Ik had gemeend, vóór of ná de officiële bezoeken, den Consul-Generaal inlichting te geven omtrent het doel der komst van de Vesuvius, te *Havanna*, en Z. H. Ed. G. medewerking tot het inwinnen van handelsberigten te vragen, alsmede hoe en waar ik mij moest wenden tot het suppleren van den kolenvoorraad, het waterruim en het aankopen der dagelijksche ververschingen, enz.; dit laatste vooral, toen ik vernomen had, dat de Nederlandsche Vice-Consul, de Heer w. LOBÉ Jⁿ., sinds geruimen tijd van hier afwezig was.

Toen ik dit onderweg mededeelde, verzocht de Consul-Generaal mij des anderen daags op zijn kantoor in de stad, waar hij tegenwoordig aan het hoofd staat van eene zaak in droogerijen, om dit alles te komen bespreken, zoodat ik, zonder in zijne woning te komen, naar boord kon terug keeren.

Des anderen daags met den Officier van Administratie, hier aan boord dienende, aan die uitnoodiging gevolg gevende, bleek het mij al spoedig, dat de 72-jarige grijsaard, de Heer LOBÉ, in eenen staat van ontevredenheid

jegens het Nederlandsch Bestuur verkeerde, daar Z. H. Ed. G. begon met mij te verhalen, dat zijn tractement, vroeger *f* 12,000, later tot de som van *f* 3,000 was teruggebragt, hoewel hoog ophalende van eigen verdiensten aan en beloften van het Gouvernement, zijnde Z. H. Ed. G. dan ook gedecoreerd met de orde van den Nederl. Leeuw en het Kommandeurskruis der orde van den Eikenkroon.

Wat betreft de inlichtingen, die ik vroeg, betrekkelijk den handel, en wat tot verlevendiging daarvan, voor zoo veel *Nederland* betreft, zoude kunnen gedaan worden, zeide de Consul-Generaal, dat hij alle zes maanden een staat daarvan aan het Departement van Buitenlandsche Zaken zond, dus dat hij dit als geheel overbodig beschouwde, terwijl ik tot verkrijging van steenkolen, water en verversching mij slechts te wenden had tot een zeker scheepsleverancier, die dit voor alle koopvaardisshepen bezorgde.

Ik kan Uwe Excellentie niet ontveinzen, dat die ontvangst en verdere behandeling van den Consul-Generaal LOBÉ, gedurende het verblijf van 14 dagen van den Vesuvius, te *Havanna*, mij en het État-Major niet aangenaam waren. Geen oogenblik heb ik, of een van de overige heeren, in het huis van den Consul-Generaal doorgebragt; zeer weinig voorkomendheid of beleefdheid betoonde Z. H. Ed. G. ons, en in de vervulling der betrekking bij afwezigheid van zijn zoon, den Vice-Consul, heeft hij niets hoege-naamd verkiezen te doen of te laten doen.

Ik heb dan ook, vóór mijn vertrek, den Consul-Generaal en zijn magazijn van droogerijen bezoekende, Z. H. Ed. G. te kennen gegeven, dat ik uit zijne handelingen vermeende te moeten opmaken, dat hij wenschte, dat ik aan het Gouvernement te kennen zoude geven, welke de redenen waren zijner ontevredenheid, en dat hij daarom waarschijnlijk zoo weinig notitie van het État-Major van een oorlogschip had genomen, daar hij anders de gelegenheid daartoe, welke zich zoo zelden voordoet, wel aangegrepen zou

hebben. Sinds het jaar 1851 toch, toen Z. M. fregat Prins van Oranje *Havanna* bezocht, was hier geen Nederlandsch oorlogschip geweest.

De redacteur van een hier uitkomend dagblad schreef, bij het vermelden der komst van de Vesuvius: »Het is eene groote zeldzaamheid, dat oorlogschepen van *Nederland* of andere noordelijke Mogendheden deze haven bezoeken.»

De Consul-Generaal ontkende niet, dat ik de reden zijner handelingen, of eigenlijk werkeloosheid, goed begreep, en vermeen ik dus, in het belang van de zaak en ingevolge de voorschriften voor kommanderende Officieren, betrekkelijk de handelingen van Consuls buiten 's lands, dit hier te moeten melden. Het geldt hier toch niet enkel gebrek aan beleefdheid jegens Zee-Officieren, maar ook schade, die het Gouvernement, de handel, enz., onder de ontevredenheid en daardoor veroorzaakte weinige activiteit van den Consul-Generaal, op eene plaats als *Havanna*, lijden.

De prijzen van steenkolen, water en ververschingen, zouden toch het Gouvernement (als ik geen anderen weg dan een particulier leverancier gevonden had) door een derde hand, (daar ik zelf onbekend was op de plaats), waarschijnlijk veel hooger berekend zijn.

Onbegrijpelijk is het, dat men onder, ik kan gerust zeggen de duizende schepen, die zich, onder alle natievlaggen varende, hier ophouden, enkel een brikje, de *Activo*, van *Amsterdam*, met provisiën, onder Nederlandsche vlag, aantrof. Daarenboven vermeen ik, dat alleen reeds door het Gouvernement op de hoogte te brengen van de wijze waarop de invoer van Chinesche immigranten op groote schaal hier plaats heeft, in weerwil, dat de slavernij nog in volle kracht is, de Consul-Generaal reeds nuttig kon zijn voor onze West-Indische Bezittingen, als bij de eventueële emancipatie ook dáár zulk een gebrek aan werklieden zal zijn.

Gedurende mijn verblijf zag ik twee groote driemast-schepen, één onder Spaansche, één onder Fransche vlag,

het laatste van schroef-stoomvermogen voorzien, in de haven komen, aan boord hebbende 700 of 800 Chinezen, vrijwillige immigranten. Ik kwam later in kennis met den Heer FERRANT, die een enorm fortuin gemaakt had, door in persoon naar *China* te gaan, en daar een huis op te rigten dat die emigratie naar *Havanna* in het leven riep, en onder zijne firma nu nog voortzette.

Naar men mij verhaalde, werden de zich aangevende emigranten door die firma aangenomen, gekleed en met veel voorzorg en op goede schepen overgevoerd. Hier aangekomen, debarqueren zij dadelijk in een daartoe ingerigt kampement. Elk ingezeten, die handwerkslieden, bedienden, of voor het bewerken zijner suikerplantaadjes, of wat dan ook handen behoeft, gaat daar heen, doet zijn keus, betaalt 600 à 800 Spaansche matten aan die Maatschappij, en 4 à 6 matten per maand, naar mate van bekwaamheid, aan den zoo verkregen dienaar, wien na 8 jaren vrijheid moet gelaten worden, weder naar zijn vaderland terug te keeren. Dat echter verreweg de meerderheid blijft, en de groote verdiensten al spoedig andere Maatschappijen met hetzelfde doel hebben doen oprigten, zal ik niet behoeven te zeggen. Gedurende ons verblijf, zag ik zeer vele Chinezen, ook als huisbedienden en als handwerkslieden, die alléén des Zondags nog een gedeelte van hunne nationale kleederdragt vertoonden, doch allen den staart hadden afgesneden, waarvan zij anders zoo moeilijk kunnen scheiden, en dat ook hier eene geheel vrijwillige daad is.

In het register van den Consul-Generaal, bevattende de namen der Nederlandsche schepen, die hier nu en dan komen, zag ik, dat ook die overvoer van Chinesche kolonisten aanleiding had gegeven, dat in de laatste jaren 3 à 4,000 koppen onder onze vlag hier waren aangebragt. De Consul-Generaal veroorloofde mij niet dat register voor korten tijd mede aan boord te nemen, om te zien of ik

daarin ook belangrijke bijzonderheden betrekkelijk den handel kon vinden.

Ik eindig al het vermelde betrekkelijk het Nederlandsch Consulaat, met als mijn bescheiden gevoelen aan Uwe Exc. kenbaar te maken, dat: veroorloven de hooge jaren van den Consul-Generaal of andere redenen Z. H. Ed. G. niet in het belang van Nederlanders en van de schepen die daar komen, meer te doen dan nu, het dan althans hoogst wenschelijk ware, dat de afwezige Vice-Consul ten spoedigste weder, ter vervulling zijner betrekking, te *Havanna* terug keerde, of wanneer, zoo als men mij als waarschijnlijk opgaf, deze zijn ontslag als zoodanig erlangd had, een ander jeugdig Nederlander, actief, in den handel bekend en de achting genietende der respectabele bewoners, als zoodanig werd aangesteld.

Dat zulk een persoon te *Havanna* sinds 20 jaren woont en gaarne daartoe in aanmerking zoude komen, zal uit het vervolg blijken.

Weinig lust gevoelde ik, om naar des Consuls Generaals aangeven, mij in persoon te wenden tot den scheeps leverancier, in wiens winkel ik een 20 à 30-tal zeevarenden van allerlei slag en natic ontmoette. Toen ik aanvankelijk mij toch met dit doel in uniform daarheen begaf, doch het lokaal spoedig weder verliet, sprak ik over de zaak met den Heer ERNEST SAPORTAS, in compagnie werkende onder de firma MERREY EN SAPORTAS, *Exchange Brokers*, die oogenblikkelijk bij onze komst mij en het *État-Major* een bezoek aan boord had gebragt en zijn huis aanbod, zoodmede zijne kennis van de plaats en het land, om ons het belangrijkste te doen zien. Hem vergezelde een ander hoogst fatsoenlijk jong mensch, Nederlander van geboorte, de Heer BUYS, sedert een jaar van *New-York* hier gekomen en in een groot handelshuis werkzaam.

De Heer SAPORTAS bood mij oogenblikkelijk aan, met mij naar den Majoor-Generaal, Chef van het Marine-Departement

ment, te gaan, om, wat van scheepsbehoefden benoodigd zou zijn, even als het drinkwater, door diens tuschenkomst en tegen Gouvernementsprijzen te erlangen; eene autoriteit die de Consul-Generaal mij niet had doen kennen en bij welke ik eerst later mijne opwachting maakte.

Op die wijze kreeg ik de steenkolen, die later van uitnemend goede kwaliteit bleken te zijn, tegen 12 Sp. matten de ton, terwijl het water kosteloos, door een citerne, vóór ons vertrek aan boord gebracht werd.

Ik vermeen dat de Heer SAPORTAS, die gedurende het verblijf van den Vesuvius mij en het État-Major in de achtigwaardigste kringen bragt en de meest belangelooze diensten deed, aan het hoofd van het Departement van Buitenlandsche Zaken een verzoek heeft gedaan, om, indien het zich bevestigt, dat de Vice-Consul LOBÉ van zijne betrekking ontheven is, of anders, als één der betrekkingen op andere wijzen vacant komt, daartoe in aanmerking te mogen komen.

Om tot *Havanna* terug te keeren, moet ik erkennen, dat ik mij niet herinner ooit eene handelshaven in eene kolonie bezocht te hebben, waar zulk eene onbegrijpelijke activiteit heerscht. Hoeveel schepen van allerlei natiën de haven bevatte toen wij er waren, kan ik niet gissen, maar zeker is het dat er nog wel plaats was voor het dubbel van dat getal. Om minder plaats aan de kaden weg te nemen, voor hen die laden en lossen, liggen zij tegen elkander aan, met den boeg tegen den wal gemeerd en een anker op het diep. Het ontbreekt mij aan veel gegevens, om met juistheid het groot belang van handel en scheepvaart van *Havanna* en *Cuba*, in het algemeen met cijfers te bewijzen of daarvan een denkbeeld te geven.

Eene brochure van den Consul-Generaal LOBÉ, betrekkelijk het eiland, in den vorm van brieven aan een hooggeplaatst ambtenaar te *Madrid*, te *Parijs* in het jaar 1856 uitgegeven, toen de vrees algemeen was, dat de Vereenigde

Staten van *Amerika* een begeerig oog sloegen naar het bezit van die rijke Spaansche bezitting, met het doel om de aandacht van het Spaansch Gouvernement daarop te vestigen, werd mij, toen ik eenige inlichtingen vroeg, door den schrijver aangeboden.

Behalve vele, zoo belangrijke als authentieke opgaven, vind ik daarin eenige staten, die wel der moeite waardig zijn, naar ik vermeen, om mij de eer te geven die af te schrijven en hierbij te voegen, als een bewijs van hetgeen ik over de belangrijkheid van vaart en in- en uitvoer zeide; al behelzen die dan ook slechts gegevens over één jaar (1853). Na dit jaar is de beweging nog veel vermeerderd.

Eenige opgaven betrekkelijk handel en scheepvaart, en in- en uitvoer van artikelen in en uit de haven Havanna.

1853.

INVOER.

Algemeene opgave der Goederen en hunne waarde, naar de schatting van het tarief.

		Dollars.		
Levens- middelen	{	Sterke Dranken	2,831,341-7	
		Vleesch	1,625,657-3½	
		Specerijen	80,545-6	
		Vruchten	275,340-7½	
		Granen	4,199,978-4½	
		Visch	599,285-5	
		1,765,624-4½	} 11,378,274-6	
Manu- facturen	{	Katoenen Stoffen		3,080,874.6
		Linnens, enz		2,198,592-4
		Wollen Stoffen		487,178-3½
		Zijden Stoffen		583,145-2
		Bontwerken		703,802-½
		7,053,622	} 7,053,622	
Diverse..	{	Timmerhout		1,868,860-1½
		Metalen		516,020-6½
		Artikelen niet begrepen onder de voorgaande		6,093,376-7
		Vee		39,890-4
		Benodigdheden voor de spoorwegen	273,491-7	
		496,163-5	} 9,357,903-7	
		496,163-5		
Te zamen			27,789,800-5.	

UITVOER.

De voornaamste eetbare waren of voortbrengselen van het eiland	29,812,138- $\frac{1}{2}$	} 30,323,320-2
Vee	4,641-4	
Vruchten	63,106-6 $\frac{1}{2}$	
Timmerhout	448,433-7	
Van buiten weder ingevoerde Goederen en Koopwaren.	822,084-7	
		<u>Te zamen 31,210,405-1</u>

TOTAAL GENERAAL.

Invoer	27,739,800-5
Uitvoer	31,210,405-1
	<u>Te zamen 59,000,205-6</u>

1853.

ALGEMEENE SCHEEPVAART.

Koopvaardij-schepen in de havens van het eiland binnengekomen.

Braziliaansche	2
Italiaansche	6
Russische	7
Oostenrijksche	8
Amerikaansche Staten, vroeger Spaansche	13
Pruissische	17
Zweedsche en Noordsche	17
Deensche	20
Hollandsche	24 (*)
Belgische	45
Hanzesteden	57
Fransche	126
Engelsche	348
Spaansche	901
Vereenigde Staten	2307
	<u>Totaal der schepen... 3913.</u>

Spaansche tonnen ... 162,877

Vreemde » ... 550,453

Te zamen... 713,330.

(*) In het jaar 1853 kwamen dus nog 24 schepen onder Nederlandsche vlag te *Havanna*. Ofschoon dit niet zeker wetende, vermeen ik toch dat dit getal na dien tijd veel verminderd is, althans van zulke, die met het eigenlijk doel om handelsartikelen in- of uit te voeren, zijn uitgeklaard.

1853.

Lijst van den algemeenen handel van het eiland Cuba,
met iedere natie.

	INVOER.	UITVOER.	TE ZAMEN.
	Piasters.	Piasters.	Piasters.
Spanje.....	7,756,905-1	3,298,877-1	11,055,766-2
Vereenigde Staten. . .	6,719,733-2	12,131,095-3½	18,850,828-5½
Engeland.....	6,195,921-4½	8,322,835-6	14,518,757-2½
Frankrijk.....	2,177,221-1	3,293,339-6½	5,470,611-7½
Hanzesteden.....	1,115,940-2½	474,018-6½	2,589,959-1
België.....	998,511-4½	466,306	1,464,817-4½
Amerikaansche Staten, vroeger Spanje....	1,677,476-7	514,831-7	2,192,308-6
Denemarken.....	485,422-4½	403,085-5	888,508-1½
Nederland.....	88,876-7½	246,661 2½	335,538-2
Zweden en Noorwegen	47,756-6½	16,309-6	64,066-4½
Italië.....	69,022-4½	651,275-4	720,298- ½
Rusland.....	253,688	253,688
Oostenrijk.....	138,036-1	138,036-1
Entrepôt.....	457,010-7½	457,010-7½
	27,789,800-5	31,210,405-1	59,000,205-6.

Behalve tot andere geeft deze staat aanleiding tot de opmerking, dat onder een gedeelte der natievlaggen, voor meer waarde in- dan uitgevoerd werd, en met andere het omgekeerde plaats had. Dat ook *Nederland* behoort onder die natien, welke de producten, die zij uit *Havanna* trekken, grootendeels onder vreemde vlag aanvoeren (zoo als duidelijk blijkt uit het klein aantal Nederlandsche schepen, te *Havanna* ingeklaard), is bij de groote handelsvloot van *Nederland* wel bevreemdend.

Buiten eene groote Gouvernements-Marinewerf voor bouw of herstelling en uitrusting, zijn er verder vele particuliere inrigtingen van dien aard, alsmede een zeer groot en goed drijvend droog dok, waarin het grootste oorlogs-fregat gestaan heeft, en dat, zoo als Uwe Excellentie bekend is, als éénig in de West-Indische Bezittingen, aan eene lang gevoelde behoefte voldoet. Het Engelsch stoomschip *Landrill*, dat in het oude *Bahama*-kanaal aan den grond gezeten had, kwam, tijdens ons verblijf, van *Port Royal* om te

dokken, terwijl het Engelsche stoomschip *Gladiator*, hier bezig was den cylinder te repareren waaruit de bodem was gestooten.

De door de voorstad zeer uitgebreide oude stad, van forten op de hooge punten rijkelijk omgeven, getuigt zoowel van de groote activiteit, die er heerscht, als van het comfortable leven der bewoners.

In de oude stad zijn de regelmatige straten met groote magazijnen, van allerlei aard, voorzien, en meer in de voorstad en nog zeer veel verder naar buiten, wonen de welgestelde bewoners in luchtige lusthuizen en op buitenplaatsen, geschikt voor het in den zomer ondragelijk warme, ongezonde klimaat. De gele koorts heerscht hier, naar men mij verzekerde, altijd; doch in den zomer, te beginnen half Mei of Junij, meest zeer hevig onder de Europeanen.

Het particulier leven is hier aan het ongeloofelijk grenzende duur, iets dat het Etat-Major in geringe mate bij het aanschaffen van kleine benoodigheden, als provisiën, bij het huren van rijtuigen enz., ondervond.

Dit was dan ook de reden, waarom ik, de equipagie gezond zijnde, enkel op de bepaalde dagen ververschingen liet verstrekken.

De correspondentie geschiedt over *St. Thomas* met mail-stoomschepen, ééns in de maand, op *Engeland*, doch over *New-York* en naar *Cadix* zijn er nog verscheidene andere gelegenheden, waarvan men zegt, dat die over *New-York* de meeste snelheid aanbiedt. Ik had dan ook de eer met deze aan Uwe Excellentie mijne missive, d. d. 24 Maart l.l. N^o. 182, af te zenden.

Behalve de haven en de stad van *Havanna*, was er niets dat mijne aandacht en verwondering zoo zeer trof, als de zeemagt, die de Spanjaarden hier hebben, en vooral de staat waarin die verkeert, en hoe die sedert de laatste 5 jaren, zooveel ik mij herinner, is toegenomen en verbeterd.

Bij onze komst alhier lagen ter reede de stoomfregatten

Blanca, Beringuela en Petronela: de groote rader-stoomschepen van 500 pr. kr. Francisco de Azis, Isabella Catolica, Velasco, Blasco de Garey, Herman Cortes, Alvaro de Bazan en Joan d'Austria, terwijl nog 4 brikken, 5 kanonneerbooten met stoomvermogen, 4 schooner-brikken en 2 schooners aan de werf lagen en tot het station behoorden, behalve zes schroef-kanonneerbooten, die op de kust waren; men verwachtte eerlang, bij eene zending naar *St. Domingo*, waarover ik hierna zal spreken, tot versterking van het eskader, één tweedeksschip van 86 stukken, de zeil-fregatten Prinses van Asturië en Cortes, de korvetten Mawaredo en Colon en de schooner Cruz. Dit alles volgens authentieke opgaven.

Het fregat Blanca, dat ik door bereidvaardigheid van den Kommandant, zoo als ik vroeger zeide, tot in de geringste bijzonderheden met Z. H. Ed. G. zag, en dat, zelfs de machine, geheel gebouwd en uitgerust is te *Ferol*, volkomen in den Engelschen trant, waarvan de Spaansche Marine, door het zenden van Officieren en Ingenieurs, zeer veel, zoo niet alles, heeft overgenomen, trof mijne verbazing door doelmatigheid van inrigting, goede orde en luxe.

In dat laatste opzigt gaan de Spanjaarden veel verder dan de Engelschen of eenige andere Mogendheid. Niet alleen toch de verblijven van Kommandant, Officieren en Dek-Officieren, zijn bij de indienststelling van het schip kostbaar door het Gouvernement uitgerust, eene groote menigte mahonie- en andere kostbare houtsoorten zijn bij den bouw van het schip gebruikt tot luiken, hoofden, nagelbanken, enz. Dit is echter niet het belangrijkste, de geheele inrigting als oorlogschip is uitmuntend.

Met den Kommandant van het Engelsch oorlog-stoomschip *Gladiator* die zaak besprekende, vroeg Z. Ed. mij: »Hebt gij ooit ergens, van eenige natie, de schepen beter in orde gehouden gezien dan deze Spaansche?» Wel een zeer groot bewijs van de juistheid mijner opmerking.

Ten einde ook meerder volk tot goede, bekwame equipagiën te vormen (door hunne soberheid en bedaardheid zijn de Spaansche matrozen gemakkelijk te disciplineren en bekwaam te maken) zendt het Gouvernement jaarlijks eene groote hoeveelheid pas aangenomen volk naar dit station, dat door het klimaat zoo zeer geschikt is voor dat doel. Zoo kwam tijdens ons verblijf alhier, een groot zeil-transportschip met adelborsten en pas aangenomen volk binnen, en dat later met de geoeffenden moest terugkeeren.

Reeds bij het verhandelde omtrent het verblijf van den Vesuvius, ter reede *St. Domingo*, zeide ik, dat, volgens loopende geruchten, het bestuur der Republiek zich tot het Spaansche Gouvernement had gewend, om zich onder zijne bescherming te stellen. Hoewel de proclamatie van den President, waarin van de verkregen onafhankelijkheid hoog werd opgehaald, zoo iets destijds in het geheel niet denken liet en de Nederlandsche Consul, dien ik er naar vroeg, het ook meende te kunnen ontkennen, zoo bleek het, na aankomst van een mailschip te *Havanna*, uit *Spanje*, dat dit alles wel degelijk waar was. Het eskader kreeg last zich voor drie maanden te victualieëren en tot vertrek binnen 3 maal 24 uren gereed te zijn.

Zaterdag morgen den 30ⁿ Maart, werd op een gedeelte van het eskader zeer vroeg stoom opgemaakt, en zag men daar embarqueren eene groote hoeveelheid soldaten en legerbehoefden. Ten 10ⁿ verliet het stoomfregat *Beringuela*, voorafgegaan door het rader-stoomschip *Velasco* en gevolgd door de *Herman Cortes*, waar de Schout-bij-Nacht zijn vlag geheschen had, de haven, en zette koers naar *St. Domingo*.

Behalve het reeds vroeger van hier vertrokken fregat *Blanca* en het groot rader-stoomschip *Blasca de Garey*, zijn er van *Porto-Rico* nog twee stoomschepen derwaarts gegaan, zoodat de Schout-bij-Nacht *RUBALCABA* eene scheepsmagt van 7 oorlog-stoomschepen onder zich zal vereenigd heb-

ben , en oogenblikkelijk 3,000 man soldaten op het eiland zal kunnen debarkeren.

Een artikel van een hier uitkomend officieel dagblad , vermeldde omtrent de zaak , dat het Spaansche Gouvernement gemeend had ten laatste gevolg te moeten geven , aan de herhaalde verzoeken van het bestuur en de bevolking der Republiek van *St. Domingo* , om de bescherming op zich te nemen van dat gedeelte van *Hayti*. De proclamatie , door Generaal SANT-ANNA , op den 18ⁿ Maart l. l. daaromtrent afgekondigd , werd als bewijsstuk daarbij gevoegd.

Hoezeer in dat stuk uitkwam , dat de wensch van de geheele bevolking met dien van het bestuur overeenstemde , in het verlangen dat *Spanje* zijne bescherming en later welligt magt in het vrije *St. Domingo* zou doen gelden , zoo werd te *Havanna* in onderscheidene kringen toch verzekerd , dat de afgezonden krijgsmagt ten doel had , om hun die met den genomen maatregel ontevreden waren , het zwijgen op te leggen.

Hoewel mijne veronderstelling slechts steunt op hetgeen ik tijdens mijn kort verblijf te *St. Domingo* van den staat van zaken aldaar te zien kreeg , zoo moet ik toch als mijn gevoelen mededeelen , dat de maatregel , om zich onder het bestuur van eene dagelijks magtiger wordende en vooruitgaande natie te stellen , in alle opzigten tot welvaart van het land en de bevolking zal leiden , vooral omdat taal , godsdienst en gebruiken met die der Spanjaarden overeenkomen.

Vermits ik moet veronderstellen , dat het bestuur , tijdens het verblijf van den Vesuvius te *St. Domingo* , wel kon vermoeden , dat het verzoek om de bescherming van de Spaansche vlag eerlang zou aangenomen worden , bevreemdt het mij des te meer , dat niet meer moeilijkheden gemaakt zijn , betrekkelijk den eisch tot teruggaaf der schoener *Amalia* en tot het betalen van schadeloosstelling. Bestond die voorkennis niet , dan valt het niet te loochenen , dat de komst van mijn onderhebbenden bodem in het laatst van Februarij , al zeer ter goeder ure plaats had.

Na een verblijf van juist 14 dagen in de haven van *Havanna*, bepaalde ik het vertrek van daar op Woensdag den 3ⁿ April, om nu door straat *Florida* gaande, de terugreis naar *Nederland* aan te nemen.

Ten 7 ure de vuren aangelegd zijnde, verliet ik ten 9 ure de haven. Ik hield de kust, om tegen den namiddag nog zicht van den berg *Montanzas* te hebben, en dus met een zoo goed mogelijk bestek, zonder invloed des strooms tot dat oogenblik om de N. O. boven den vuurtoren van *Saltkey* te sturen. Hoewel het in den namiddag dik met regen, bliksem en donder geweest was, klaarde het weder tegen 4 ure zooveel op, dat ik voornoemden berg en de *Ironhills*, daar beoosten gelegen, zien kon. Des nachts en den volgenden morgen was het dik regenachtig, doch in den V. M., toen wij volgens gegist bestek zonder stroom dwars van den vuurtoren moesten staan, werd daarnaar uitgekeken en die weldra als een schip van den voortop gepraaid.

Ik liet een half uur om de Z. O. daar regt op aansturen en verkende toen den toren en de lage eilandjes zeer goed.

Toen wij tot des avonds 8ⁿ in den koers van N. O. door-geloopt hadden en nu midden in den golfstroom moesten staan, bepaalde ik den koers regt noord, hetgeen mij midden 's vaarwaters hield, terwijl ik veronderstelde, dat de stroom ons wel zooveel om de oost zoude zetten, dat ik zicht zou krijgen van het vuur of met den dag van den toren op *Gunkey*, tegenover het vuur van kaap *Florida*.

Noch in den nacht, noch in den volgenden morgen iets gezien hebbende, begreep ik weinig oostelijken stroom te hebben gehad; daarentegen bevond ik dat een noordelijke stroom van 44' mij des middags van den 5ⁿ, op 26° 26' N. br. had gebracht. Daar de noordewind zoo stijf aanhield, dat de langscheepsche zeilen zelfs niet altijd bij konden staan, werkte het schip zeer zwaar in de steeds hooger loopende zee, toen wij aan het einde van de *Bahama*-bank het opper daarvan begonnen te verliezen. Kluifhout,

boegspriet en galjoen stampten telkens onder, en het eenige wat wij hier tegen doen konden, was met zoo min mogelijk kracht te stoomen, het aan den om de noord loopende stroom overlatende, het schip op die wijze buiten de straat te brengen. Bij het in den nacht afnemen des winds, verminderde ook de zee, en toen ik des morgens van den 6ⁿ met zekerheid vermeende buiten straat *Florida* en in den golfstroom te moeten zijn, liet ik bij slauwe koelte van het O. en O. Z. O., de machine stoppen, de zeilen bijzetten en de schroef ligten.

Op den middag bevonden wij ons met een goed, gebeterd bestek dan ook op 29° 28' N. br. en 79° 11' W. L., zoodat in het laatste etmaal een stroom om de noord van 57' was ondervonden. De tijdmeters gaven een stroom van 16' om de west aan, doch ik voor mij meende, dit niet zoo zeer aan stroom te moeten toeschrijven, als wel aan den invloed der dwars inkomende zee om de noord liggende. Ten einde spoedig wat meer uit den wal te komen, al verloor ik daardoor iets van den invloed van den sterk om de noord zettende golfstroom wanneer men midden in blijft, liet ik koers zoo oostelijk mogelijk bepalen, ook vermits de beschrijving in de *Columbian Navigator, Sailing Directory for the West-Indies*, volume II, zoo dringend aangeeft om de reis naar *Europa*, straat *Florida* uitkomende, bezuiden de *Bermuda*-eilanden aan te vangen, en dit, als daar staat, voor de Engelsche Marine zelfs tot de voorschriften behoort voor kommanderende Officieren.

Op den 7ⁿ April werd er niet meer dan om de N. O. koers behouden; toen in den nacht de wind zuidelijker liep, de barometer in den A. M. van den 8ⁿ van 767, de stand van den vorigen dag, tot 762 daalde, en daarbij dreigende luchten opkwamen, liet ik tegen den P. V. bijsteken, liggende voor het digt gereefde groot marszeil, dubbel gereefd achter-bramzeil en stormfok. Op het einde van den P. V. waaide het reeds eene digt-gereefde marszeils koelte met zware

buijenvlagen, weêrlicht in het rond en slagregen, doch op de E. W. en H. W. was het vliegend stormweder met hooge zee, zijnde de barometer toen tot 755' gedaald. Bij eene zware overhelling van het schip, sloeg op de E. W. de officierssloep (zoo hoog mogelijk geheschen) vol; het achterste takel en de sjorringen braken, zoo dat ik, om verder avarij van het boord te voorkomen, verplicht was ook het voorste te doen kappen en de sloep verloren te doen gaan.

In de D. W. nam het weder met buijen af, de wind liep naar het W. en op den V.M. met eene harde bui naar het N. W. geschoten, liet ik afhouden, zeil maken, O., later O. Z. O. en Z. O. sturen om uit den golfstroom te komen, en bezuiden de *Bermuda*-eilanden op omstreeks 30° N. br. om te gaan. Den volgenden dag met stijve bramzeils-koelte uit het Z. W. bij den wind sturende, kreeg de lucht in 't westen zulk een wild en dreigend aanzien, dat ik in den A. M. de bramzeilen liet bergen, 2 reven in de marszeilen liet steken, het grootzeil en kruiszeil liet beslaan, en noktakels en contrabrassen op de onder- en marsera's liet brengen. Juist was dit alles gereed, toen de wind met zulk eene vervaarlijke bui naar het westen schoot met slagregen en hagel, dat het mij bevreemdde, zonder avarij de marszeilen van 2 reven en het gereefde voorbarkzeil nog tijdig te hebben kunnen weggrijpen.

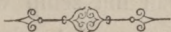
Niet langer dan een half uur hield deze zware bui aan, toen ik met W. N. W. wind voor de gereefde fok, het dubbel gereefd groot- en digt gereefd voormarszeil om de Z. Z. O., en wegens de hooge zee later om de Z. O. liet sturen. Met slechts 7½ mijl ontlieden wij toen vrij goed de hoog aanschietende zee.

Wat aangaat het verdere gedeelte der reis, waarop niets meldenswaardigs voorviel, daarvan is alleen te zeggen, dat wij bij afwisseling met schrale, harde winden en flauwe koelte te kampen hadden en daarom dan ook zeer traag vorderden.

Nadat wij bij het eiland *Corfu* nog een dag met stormweêr uit het N. N. W. en N. hadden bijgelegen, werd de wind Z. O., tot dat die naar het oosten ging en wij 4 dagen, op 120 mijl van het *Kanaal*, met doodstilte in het gezigt van een aantal vaartuigen lagen. Op Woensdag den 22ⁿ Mei liet ik stoom opmaken, in de hoop dat met volle maan de gelegenheid zou veranderen, als ik in het *Kanaal* was. De verandering kwam echter niet voor Zaterdag 25 Mei, toen wij tot het eiland *Wight* genaderd waren. Nu deden de zeilen goed dienst; in de H. W. nam ik voor *Dungeness* den Hollandschen loods over uit eene daartoe afgezonden Dealboot, die mij bij het begin van den voorvloed ten 10^u op zijde kwam; en daar ik nog slechts voor 3 wachten kolen had, zeilde ik des daags en kwam ten 5^u van den 27ⁿ op de reede van *Hellevoetsluis* ten anker.

Ten slotte is het mij hoogst aangenaam aan Uwe Excellentie te kunnen berigten, dat het Etat-Major en de bemanning voortdurend eene goede gezondheid genieten.

EENIGE OPMERKINGEN EN BESCHOUWINGEN
BETREKKELIJK SCHIP, TUIG, ENZ.



ROMP EN BINNEN-BETIMMERING. Na bijna 3 jaren in dienst te zijn geweest, waarvan $1\frac{1}{2}$ jaar tusschen de keeringen, is er, zoo ver dit te beoordeelen is, zonder in een bijzonder onderzoek overal bij de inhouten te kunnen komen, weinig aan den romp te herstellen. Dit onderzoek zal echter in een droog dok naauwkeuriger moeten plaats hebben, en vooral zal alsdan kunnen nagegaan worden, of het distilleeren geen nadeel heeft gedaan aan de inhouten, ter hoogte waar de condensor staat. Op de uitreis reeds naar de *West-Indiën*, was de looden pijp die de warme lucht naar buiten boord moest voeren, herhaaldelijk gebroken, met dat gevolg dat er een warme damp uit de verschansing sloeg. Eerst later is dit gebrek door het aanbrengen van eene stevige koperen pijp goed kunnen hersteld worden. De geheele ruimte waar de condensor staat, beneden het tusschendecks, liet ik met zink bekleeden, omdat op verschiedene plaatsen het hout door de voortdurende warme lucht of stoom, die niet geheel in de reservoir af te sluiten is, zoo zacht en poreus was geworden, dat men daar op sommige plaatsen gemakkelijk een mes kon doorsteken.

Verder zal er een onderzoek ingesteld moeten worden naar de oorzaak van lek in de broodkamer, waarschijnlijk ontstaande in het vingat of bij de achter- of roerstevens, ofschoon door de naden in het vingat met mos en koperen repen te bekleeden, en het met pennen digtslaan van een paar gaten in die houten, de oorzaak van dat lek reeds grootendeels werd weggenomen. Geheel werd het echter niet overwonnen, zoodat een gedeelte van het brood toch in spijskisten moest bewaard blijven. Verder zijn door het werken van het schip vooral de lijf- en andere naden lek en bij herhaling gebreeuwd; op de hoogte van den grooten

mast is dat lekken op de ketels en machine nimmer geheel kunnen weggenomen worden.

Dat bij den bouw van het schip welligt hout is moeten gebezigd worden, dat nog niet geheel in het hart droog was, zoude men moeten veronderstellen, wanneer men ziet, hoe de naden der buitenhuid in betrekkelijk korten tijd wijd openstaan, en hoe telkens na eene reis, waarop het schip in de *West-Indiën* eenigzins in de moeijelijk kortlopende *Caraibische zee* had gewerkt, het werk op vele plaatsen daaruit hing. Nog duidelijker blijkt dit wanneer men opmerkt, hoe, na een korten tijd in zee te zijn geweest, niet alleen de romp geheel rood is van den roest, hetgeen ik meen te moeten toeschrijven aan het indroogen van het hout, rondom bouten, rustijzers, pardoestoelen als anderzins, maar hoe zelfs de vulstukken boven de geschutpoorten, aanvankelijk natuurlijk goed sluitend, naden of ruimten vertoonen met het potdeksel of vaste boord, welke zeker een paar Ned. duimen wijd zijn.

Het gemeerd liggen in de haven van *Curaçao* is dan ook eene nadeelige positie voor een schip, als de felle zonnestralen zoo veel uren van den dag op de zwarte verv branden, waartegen het driemaal daags nat maken nog geen afdoende maatregel schijnt te zijn. Den romp op dien tijd te dekken met matten, zoude zeker meer afdoende wezen. Onder de enkele noodig geoordeelde veranderingen aan den romp of binnen-betimmering, na het verblijf van den *Vesuvius* te *Vlissingen*, in April 1859, toen het barkstuig door een vol driemasttuig vervangen werd, behoorde ook deze, dat onder de beide balken, waarop het spoor van den bezaansmast staat in den tunnel, eikenhouten stutten werden aangebragt, ten einde die balken (al zijn zij reeds gesteund) nog meer onder het drukkingspunt van den mast te schoren, daar zij in de kajuit en het portaal vrij belangrijk waren doorgezet; ook aan het beschootwerk is dit goed te bespeuren. Hetzelfde werd noodig bevonden

op *Z. M.* stoomschip *Cornelis Dirks*, bij komst te *Curaçao*. Rond de ijzeren bekleeding, waar de distilleer-toestel staat, werd in het vóór-kolenruim een houten bekleeding gemaakt en de tusschenruimten met klei aangevuld, om bij het distilleeren minder warmte in het ruim te laten doorstralen.

Rondom de koperen pompen in het oploopen van het schip in dat kolenruim, zouden, mijns inziens, kokers moeten getimmerd worden, om die pompen niet te beschadigen bij het kolen storten of verwerken, en wel zoo ruim dat, om die pompen te klaren, een man zich daarin kan laten afzakken, vermits het kolengruis, waarin nu het onderste gedeelte staat, ze spoedig onklaar zou doen zijn; — ook al gaat dit alles met verlies van eenige ruimte voor brandstof gepaard.

Verlengstukken, aangebragt tot tegen het zaadhout met eene flauwe bogt, zouden, naar ik vermeen, even zoo wenschelijk zijn, daar er nu reeds eene belangrijke hoeveelheid water in het ruim moet staan, alvorens de pompen kunnen werken, althans zooveel, dat de onderste laag kolen reeds lang nat is. Zij werden, daar het schip beneden die waterlijn zeer digt was, tot heden toe nimmer gebruikt, en met de achter-lenspomp of in de machinekamer werd meestal lens gepompt. Het ijzerwerk, bouten, rustijzers, pardoestoelen, enz., heeft zich tot heden ook bij het zwaar werken en slingeren en herhaald bijliggen uitmuntend gehouden. Zelfs de ijzeren davids, waarin de 10-riemssloep hing, toen die vol sloeg, zoodat loopers, sjorrings en broekmat braken, is slechts een weinig doorgezet; daarop stonden dan ook tevens stevige topreepen op den bezaansmast.

MASTEN EN RONDHOUTEN, STUWING, STAAND EN LOOPEND TUIG. In mijn vroeger opgevat gevoelen, dat de verandering van het barks in een vol kruisttuig, eene goede verbetering was, ben ik versterkt, vermits het schip stijf is en ook de verbrede raa's wel kan dragen, al is het aanvankelijk gevoelig en al helt het spoedig over, zoo-

dat door een anker van den boeg of een sloep, uit de takels dadelijk eenige slagzij te bespeuren is. Natuurlijk is bij het ruim zeilen met eene stijve bries de loefgierigheid, waarover reeds vroeger werd geklaagd, nog vermeerderd, zoodat al spoedig de hals van den bezaan opgehaald of dit zeil geheel weggenomen moet worden.

In gewone gevallen echter met flauwe koelten vermeerderd het de vaart.

Welligt dat het verlengen van den korten boegspriet, waardoor het stagzeil langer dienst doen en de kluiver voordeeliger op het voorschip tegen het loeven zou werken, wenschelijk ware. Daar tegenover staat echter dat het schip in eenigzins moeilijk water, nu reeds zoo zwaar en spoedig stamp, dat men al dadelijk op den bak belangrijk hinder heeft van het overkomende water, terwijl het natuurlijk sterk weggebouwd achterschip dan stooten en slagen krijgt, waaraan men niet gemakkelijk gewent en door het vingat het achterdek al spoedig nat is. Het wegnemen van het voor-bramzeil of reven van het voormarszeil is dien ten gevolge dikwijls noodig, en nog maar een gedeeltelijk afdoend middel.

Onbegrijpelijk is het, hoe een schip, zoo loefgierig als de Vesuvius, zoo onhandelbaar kan zijn bij het wenden. Met de beste gelegenheid die te bedenken is: slecht water, geen deining, $6\frac{1}{2}$ mijls vaart, alle bij den winds zeilen bij, werd op de laatste reis bij herhaling het wenden in de *Atlantische zee* te vergeefs beproefd. Het schip loeft bij het losgooijen der voorschoten, zelfs neérhalen der kluiver en bijleggen van het roer, aanvankelijk snel, echter niet meer dan 3 à 4 streken; dan ligt het stil en begint spoedig te deinzen met 2 à 3 mijls vaart, doch valt dan, in weerwil van alle kunstmiddelen, weder over denzelfden boeg.

Wel is het waar, dat dit geschiedde toen ik minder zeker was van den stuurlast die het doelmatigst gebleken is, namelijk 0,9 à 1 Ned. el, vermits bij stormweder de

10-riemssloep uit den bakboords takel was geslagen, en door een lek een gedeelte van het brood uit de broodkamer was genomen; echter waren daarvoor 10 schuitjes ballast van 50 Ned. \bar{u} in de piek geheel in het achterschip geborgen. Des te eerder geloof ik, dat het aan stuurlast en diepgang in het algemeen is toe te schrijven, vermits op het laatst der reis, even voor het komen op de gronden, ook de vaart zoo traag was; verscheidene schepen, van onder de lei in het zicht komende, werkten in drie wachten een zicht vóór ons te loefwaart vooruit.

Verscheidene proeven werden genomen tot wegneming van het aangewezen bezwaar, als: het plaatsen der geheele bemanning op den bak, en daarna op het halfdek, en eindelijk het op peil pompen der ketels, en deze laatste maatregel verbeterde de fout dan ook grootelijks. Bij het eskader in 1859 zeilde de Vesuvius, na het stoomschip Vice-Admiraal Koopman, somtijds bij den wind, bijna met het fregat Evertsen gelijk.

Maar al is het wenden, enz. bij den wind over — nu zooveel ondoenlijker dan vroeger, in 1859, toen het tuig pas veranderd was — enkel toe te schrijven aan ongunstigen diepgang, en daardoor of door andere oorzaken veranderden stuurlast, zoo is het toch reeds een zeer groot nadeel, aangezien de stuurlast op eene reis van eenigen duur, in den Oceaan dikwijls niet op te nemen is en men dus steeds in het onzekere werkt.

Bij een schip met stoomvermogen vooral, is dat nadeel zeer belangrijk, omdat meestal, of dikwijls althans, een gedeelte der kolen verbruikt is bij het verlaten eener haven, en men dus dadelijk in bovenbedoelde onzekerheid verkeert.

Geheel gereed om naar zee te gaan, en de ruimen gevuld, was de diepgang van den Vesuvius:

Achter	4,3	Ned. el,
Voor	3,6	» »
Stuurlast	0,7	» »

hetgeen dan bij 1 à 2 dagen stoken uit het voorruim, tot 0,8 à 0,9 Ned. el toenam, en dit beschouw ik als den voordeeligsten diepgang en stuurlast.

Nog is er een vreemd verschijnsel bij de loefgierigheid van het schip op te merken, waarvan ik geene voldoende oorzaak weet op te geven. Over bakboord liggende, met stuurboords halzen toe, behoeft het schip immer loefroer; over stuurboord met bakboords halzen daarentegen, vaart het middenscheeps of soms eene spaak aan lij.

Dit toe te schrijven aan den stand van de schroef, zoo als men wel heeft willen doen, komt mij gewaagd voor, aangezien de bladen der schroef *Magnen*, slechts nu en dan 1 à 2 palmen onder water komen; als die geligt is, bij zwaar stampen, natuurlijk iets meer. Dat ook het schip over den laatstgenoemden stuurboords boeg beter loopt onder dezelfde omstandigheden dan over de eerste (bakboord), is een ander nog niet verklaard verschijnsel.

Ofschoon er met veel omzigtigheid gewerkt werd om geen ra's of rondhouten te breken, hebben die dan toch de bewijzen geleverd van zeer deugdzaam te zijn. De gaffels die bij de belangrijk groote barkzeilen, vooral het voorbarkzeil, waarop het schip dan ook goed vaart loopt, vroeger herhaaldelijk gebroken zijn, hebben nu zeer goed voldaan.

Ik had, bij het naar zee gaan, den haak van de vastepart van het piekenval op het midden, en die van het blok der loopende part op de nok laten zetten, dat meer steunt. Ook bij het herhaald bijliggen voor het dicht gereefd achterbarkzeil en stormbezaan, aan de gewone gaffels, hielden die rondhouten zich goed.

Het staand tuig is, naar mijn gevoelen, ook over het algemeen zeer doelmatig, en hielden spanschroeven en al het ijzerwerk tot nu zich uitmuntend; één pardoen meer aan de groote steng, zou intusschen naar mijn gevoelen nuttig en dienstig zijn, vooral omdat van alle drie de stengen de

pardoens niet achterlijk genoeg varen. Bij de voorsteng is dit te *Vlissingen* reeds gedeeltelijk verbeterd, maar moeilijk is het die nog meer achterwaarts te plaatsen, vermits zij nu juist aan den voorkant eener geschutpoort staat. Bij de stoel bij de groote steng kan dit gemakkelijk, om dan tevens daarop de brampardoen te laten varen, die nu ook niet zoo voordeelig werkt als wel zou kunnen.

Bij de kruissteng voorzag ik in dat gebrek, door vóór den wind zeilers op bezaansmast en steng geheel in het achterschip aan te zetten.

Omtrent het loopend tuig is niet veel aan te merken; alleen zijn de schijven der blokken over het algemeen te gering van afmeting, en haalt en overhaalt alles daardoor zwaar. Bij herhaling toch zag ik, dat bij nattig weder, als het touwwerk min of meer gezwollen is, een uitgeschoren eind niet dan met de meeste moeite weder door een daarvoor passend blok was te brengen, bijv. de bramvallen door de blokken, wanneer de ra's, na afgenomen te zijn geweest, weder opgebracht werden.

ZEILEN. Blijkbaar zijn de zeilen van goed, deugdzaam doek, passend en goed gemaakt en bewerkt. Vooral kwam dit zeer sterk uit bij het oude stel marszeilen, sinds de verandering, September 1859, met eene korte tusschenpozing, aan de ra's, de fok, en niet minder het grootbarkzeil.

Bij het verlaten van *Havanna* had ik de marszeilen, veel meer dan halfsleet, en welke vroeger bij het eskader, later op de uitreis naar de *West-Indiën*, en eindelijk al den tijd van het verblijf aldaar dienst hadden gedaan, doen verwisselen, uitgenomen het kruiszeil, dat natuurlijk eerst met het veranderde tuig in dienst was gekomen.

Een paar malen braken de ijzeren harpen der marsschoten, zonder aan de zeilen nadeel te doen; maar dit gebrek was door aan boord aangemaakte harpen spoedig hersteld. Toen bezuiden de *Bermuda*-eilanden, bij het verlaten der

golf van *Florida*, op de tehuisreis het weder zeer onbestendig, onstuimig en soms stormachtig werd, liet ik ook de fok, die zeer dun begon te worden, verwisselen voor de nieuwe. Het achter-barkzeil, dat met herhaald stoomen het meest geleden, en bij stormweder, om bij te leggen steeds dienst had gedaan, bleef echter (ofschoon het nieuwe voor de hand lag) aangeslagen en heeft dicht gereefd veel wind wederstaan.

Van de verandering in de reefinrigting op de marszeilen, kan ik nu evenmin, als bij het rapport, dat ik na de uitreis aan Uwe Excellentie indiende, het groote nut inzien, en die verandering dan ook niet aanprijzen. Onzeker ben ik toch, of het meerdere gewigt der ra's, veroorzaakt door de vele, voor de yackstey noodige ijzeren banden, de sterkte van dat rondhout wel in dezelfde mate doet toenemen.

Evenzoo geloof ik niet dat het gewigt der gewone rifseizings veel meer is dan het net van lijn, dat nu over het zeil is. De gaten in het zeil zullen tegen het snijden van de scherpe lijn veel beter voorzien moeten zijn, of anders veel spoediger uitscheuren.

De lijn moet goed gerekt en toch nieuw en sterk zijn, of de geheele kracht komt hoofdzakelijk op de nokbindsels aan.

Dewijl bij het uit- of insteken van een volgend rif de knevels en seizings van alle voorgaande reven losgemaakt moeten worden, wint men, naar mijn gevoelen, in spoed niet veel of niets.

Van het spoediger slijten van het loshangende zeil, achter de ra, tegen de ijzeren banden, zoo als ik aanvankelijk voorzag, heb ik niets kunnen bemerken. Één voordeel dat mij opgevallen is, bestaat daarin, dat bij het innemen der laatste reven, de ra met al het zeil er om en op, nu zulke zware afmetingen niet krijgt, als bij de oude wijze en dus altijd zonder nadeel, nu scherper dan vroeger, kan ge-

brast worden, al staan de zeilen dicht gereefd bij. Dit is op den Vesuvius vooral wel eenigzins van belang, omdat de groote en marsera's toch reeds minder scherp kunnen gebrast worden dan fokke- en voormarsera, terwijl als men bijligt, zoo als meestal, voor dubbel gereefde stormfok en stormbezaan, en dicht gereefd groot-marszeil en achter barkzeil, het schip gemakkelijker ligt zonder water over te nemen, hoe hooger het aan den wind blijft, terwijl het groot-marszeil dan al zeer spoedig leeft, en men dient te zorgen dat het niet tegenkomt.

SLOEPEN EN KLEINE VAARTUIGEN. Alleen wat dit gedeelte aangaat, zijn de stoomschepen der 4^e klasse, naar mijn gevoelen, slecht uitgerust. De bepalingen toch geven daarvoor aan :

Een barkassloop,	à 10 riemen,	AA N ^o .	2.
Twee Jollen,	» 6 dito,	E »	1.
Een Jol,	. . » 2 dubb. dito,	E »	2.

Van die vaartuigen is enkel de barkassloop, à 10 riemen, voor het daarmede beoogde doel geschikt, als ook de jol, à 2 dubbele riemen, in die enkele gevallen, dat men buiten 's lands in eene haven ligt waar zee noch tij staat, dus op de reeden van *Nederland* nimmer.

De ondervinding heeft bewezen, dat men met de beide jollen, à 6 riemen, bij een weinig wind of kabbeling van het water niets kan uitrigten. Voor het charter van het schip en eene bemanning van 100 koppen, zijn die jollen dan ook al zeer nietige vaartuigen, waarvan men ook in *Oost-Indië*, bij eene expeditie of ontmoeting van zeeroovers, als de barkas niet zoo oogenblikkelijk uitgezet is, het groote nadeel zoude ondervinden.

De sloeps-davids, waaraan zij geheschen worden, konden op den Vesuvius, even als op alle stoomschepen van dat charter, naar mijn gevoelen, zeer gemakkelijk eene halve Ned. el hooger, iets zwaarder en dan met iets meer bogt zijn. In dat geval zou men zonder bezwaar in

plaats der jollen , 2 sloepen , à 10 riemen , N^o. 4 kunnen medevoeren.

Nadat met stormweder bij het eskader , in den winter van 1858 één der jollen was verloren gegaan , werd daarvoor , op autorisatie van den Schout-bij-Nacht 't Hoort , een whaleboot , te *La Caracca* , bij *Cadix* , aangekocht. Op mijn voorstel werd te *Vlissingen* , in 1859 , de andere jol afgegeven en daarvoor zulk eene sloep van 10 riemen , N^o. 4 , ontvangen.

Op de uitreis naar de *West-Indiën* had men , door de onderste blokken van den looper in de oogbouten van de kiel der whale-boot , en niet in het hijschtoestel te pikken , die boot zoo hoog mogelijk vóór geheschen. Hetzelfde geschiedde met de 10-riemssloep ; doch deze liet ik nog hooger hijschen en kenteren , zoodat het boord op de davids lag. Op die wijze lag het schip in stormweder bij , zonder dat men avarij maakte aan die sloep. Zij was echter oud en afkomstig van een buiten dienst gesteld oorlogschip , ik meen de *Merapi*. Dit had ten gevolge , dat toen de sloep , na het aankomen op de bestemming , te water werd gebracht , die , hoe ook met broekmatten en kussens voorzien , lek was. Dit neemt niet weg dat zij , gebreeuwd en nagezien , gedurende al den tijd van het verblijf in de koloniën , goede diensten deed , en op de reede van *Bonaire* , *St. Eustatius* , *St. Martin* , *Aruba* , *la Guayra* , *St. Domingo* , en in de havens van *Curacao* , *Santa Marta* , *Kingstown* en *Havanna* , werd gebezigd , waar de jollen die dienst niet zouden hebben kunnen doen , of in andere gevallen , als ik zelf of de Officieren zich naar vreemde oorlogschepen moesten begeven , vele bezwaren opgeleverd of althans een min goed oog zouden gegeven hebben.

Dat die 10-riemssloep verloren ging buiten de golf van *Florida* , met storm weder en hooge zee bijliggende , moet hieraan geweten worden , dat zij bij het verlaten van *Havanna* niet op de davids was gekenterd met het boord , om het

lek maken te voorkomen, en om iets meer dan vroeger het geval was, in zee een sloep tot strijken gereed te hebben. Hoogere davids en andere hijschinrigting zouden, naar ik vermeen, zoo iets voorkomen, en er dan ook tegen het verstrekken van twee dergelijke sloepen geen bezwaar bestaan. Eene der ligtste gieken zou, ten gemakke van den Kommandant, in de barkas omgekeerd kunnen geborgen worden.

STOOMWERKTUIGEN EN KETELS. De machine werkte bij voortdoring tot heden zeer goed; van heetloopen wordt nimmer iets bespeurd, zoo als dit ook bij de as in den tunnel het geval niet is. De metalen op de krukpennen werken gaaf en glad, even als de luchtpomp, drijfstang en kussenblok-metalen; de metalen opvulstukken, die tusschen het kussenblok waren ingezet, zijn door hardhouten vervangen, omdat zij op deze wijze, bij een weinig speling die er in was, vaster konden aangezet worden.

De cylinder-luchtpomp en stoom-schroef werkbussen zijn allen in den diensttijd van het schip verpakt met *indian-rubber*-pakkingstof, en werken goed.

De warmwater-afvloeibuizen bewegen zich, na het aanbrengen der werkbus te *Vlissingen*, in April 1859, bij het slingeren en werken van het schip, zeer goed uit en in, en van scheuren, zoo als vroeger het geval was, wordt niet meer gehoord. Op de reis van *Kingstown* naar *Havanna* bleek het, dat twee van de drie boutjes, waarmede de klep aan den stang in de kleppenkast van de voorste afvloeibuis is verbonden, gebroken waren; dit was spoedig hersteld. Uit het rondsel van den sleutel waarmede de as gekoppeld wordt, zijn 4 tanden gebroken; deze moeten vernieuwd worden.

De oliedoppen op de werktuigen werken slecht en zijn onder stoom er niet op te houden; daar dit verlies van olie ten gevolge heeft, zullen deze vernieuwd en verbeterd moeten worden. De metalen blokken die in de excentriekscharen werken, zijn vervangen door andere uit den

voorraad aan boord, omdat er te veel speling in kwam; de ouden moeten opgevuld worden.

De ketels zijn ook, blijkens de daarvan opgemaakte processenverhaal, bij de driemaand-staten, in goeden toestand, geene aanzetting is te bespeuren.

Na het eindigen met stoomen buiten straat *Florida*, is er evenwel een klein lek ontdekt boven het middelste vuur in stuurboords ketel. Dit bleek te ontstaan door dat de plaat uit twee stukken, die de tubbeplaat en vuurtappen vereenigt, op het kooksel over eene lengte van $1\frac{1}{2}$ Eng. duim lang, was los gegaan. Door er een lapje van bekwame afmeting, met eene ketellapschroef van $\frac{5}{8}$ duim diameter op te zetten en een getapt geboord gat, is dit hersteld. Ook bij bakboords ketel werd daar ter plaatse een stukje zout ontwaard, doch zeer weinig; dit is hersteld door het scheurtje op nieuw dicht te kooken. De stuurboords breinpijp is op den soldeernaad lek, waarom daar een stukje smarting is opgelegd. Onder stoom werd geregeld gebreind, en 1 of 2 malen gespuid, maar dit maakt het voor de stokers moeilijk om de stoomspanning te onderhouden, en door iets minder toevoer van voedingwater, moeten zij, als het volstrekt noodig is den stoom te houden, geholpen worden.

Eindelijk beginnen de nu aan boord dienende stokers beter gewend te raken aan hun werk; aanvankelijk was dit moeilijk, omdat zij met een zeer lang stookijzer moeten werken tot achter in, waar de vuren anders dood liggen.

De veiligheidskleppen op de ketels zijn goed dicht, en worden enkel nu en dan met olie gezuiverd. Het gewigt waarmede zij bezwaard zijn, is, den staat der ketels in aanmerking genomen, nog niet verminderd.

De buiten-boords injectie *Kingston*-klep-stang is gebroken op een gietgat, in Junij 1860, stoomende van *Aruba* naar *Curacao*; wel is dit hersteld, maar toch blijft het raadzaam die stang geheel te vernieuwen.

DISTILLEER-MACHINE. Ofschoon dit werktuig op de

uit- en tehuisreis goede dienst heeft gedaan, zijn er toch eenige gebreken en nadeelen aan ontdekt, die veranderd en verbeterd moeten worden, terwijl, naar hetgeen ik vernam van andere schepen, van zulk een toestel voorzien, ook de hoeveelheid water, per etmaal gemaakt, en het kolenverbruik daarbij in aanmerking genomen, niet groot is. Ingevolge het daarvan gehouden journaal, maakte men gemiddeld 960 kan water in het etmaal, met een kolenverbruik van 320 Ned. ₤. Verschillend was somtijds de hoeveelheid die gedistilleerd werd in 24 uur, aangezien dat afhing, deels natuurlijk van wind en regen, maar wat minder begrijpelijk is, deels van den hoeg waarover het schip lag. Over stuurboord liggende, was de hoeveelheid meer dan over bakboord, door dat men dan de spanning van den stoom tot $\frac{3}{4}$ à 1 ₤ kon opvoeren, hetgeen, over bakboord liggende, niet meer dan tot $\frac{1}{2}$ ₤ kon geschieden. Geene andere reden kan ik hiervoor vinden, dan dat bij helling over bakboord de afvloeipijp van het warme water, dat gediend heeft om te condenseren, dieper onder de oppervlakte der zee, en dus door een grooter kolom water gedrukt, niet zoo spoedig wegyloeide, en er dus geene gelegenheid was, voor het toevloeiende koude water, om den aangevoerden stoom even snel in den condensor te bekoelen, als wanneer het schip over stuurboord lag.

Het bewijs dat deze veronderstelling juist is, ligt daarin, dat in het eene geval de kraan der afvloeibuis heet en in het andere geval handwarm is. Of dit de eenige reden is, heb ik echter niet kunnen ontwaren.

Reeds hierboven, sprekende van den romp, heb ik melding gemaakt van het breken van de pijp, die de warme lucht naar buiten boord moest voeren, en die aanvankelijk van lood gemaakt, later door een koperen verwisseld is. Op de tehuisreis bleek onder een paar spijskisten daar ter hoogte eene belangrijke hoeveelheid water te staan, welke binnenboord drong, door dat de kraag der bedoelde pijp, die

omgeklonken was, door het werken van het schip los was gescheurd. Wenschelijk is het die pijp goed stevig te maken en hooger bij het potdeksel te laten uitkomen, dan nu het geval is onder de rust. De condensor werd te *Curaçao* opengemaakt en vrij van watersteen bevonden; eene zeer geringe hoeveelheid zout aan de pijpjes liet dadelijk los. In de tubeplaat van den ketel werd een klein lekje ontdekt, dat echter door een stukje zout zich zelf sloot.

Het zoude eene nuttige verbetering zijn, wanneer het gemaakte water, door een aan te brengen handpomp in de ketels kon overgebracht worden, iets dat nu geschiedt door het leëgscheppen van de reservoir met akertjes, en aanleiding geeft tot verlies en minder zindelijkheid. In dat geval zou het wenschelijk zijn tevens eene verbetering te brengen in de plaats waar en de wijze waarop nu de bemanning het drinkwater gebruikt. Dit staat op onze Nederl. schepen in standaards, houten vaten, met een schildwacht er bij om het misbruik maken te beletten. Eene inrigting, als op de Engelsche, Fransche en Spaansche schepen, die ik zag, maakt dit alles gemakkelijker en beter. Een vierkante ijzeren kist, waarin uit het ruim het water opgepompt wordt, is voorzien aan elk der vier zijden van vier koperen pijpjes. De man die komt drinken, zet hier den mond aan, en zonder toezigt van schildwacht of wie ook, kan hij slechts zooveel nemen als hij verlangt om den dorst te lesschen; geene ligt weg-rakende koperen mokken bij een open standaard, waarbij veel verloren gaat, heeft men dan noodig. Op den Vesuvius kan een dergelijke kleine ketel in het tusschendecks geplaatst worden.

Zoo van de stoom- als distilleer-machine, ketels en kolen-ruimen, valt in het algemeen te zeggen, dat als het schip aan eene werf komt, er een aantal kleine herstellingen of blijkbaar nuttig bevonden verbeteringen, aan die deelen zullen kunnen worden aangebragt.

BATTERIJ- EN HANDWAPENEN, BUSKRUID EN

LEDERGOED. Het komt mij voor dat men van stoomschepen, 4^e kl., vooral in *Oost-Indië*, door eene geringe verandering der batterij nog meer dienst kon hebben. Al bleef de wapening, zoo als die nu vastgesteld is, behouden, konden deze betrekkelijk lange schepen, in de kolonie aangekomen, zeer gemakkelijk nog twee caronnades in de voorste poort, op de loopplank dragen. Indien de ruimte het gedoogde, zouden twee stukken van 12 w , zoo als nu op het halfdek staan, natuurlijk verkieslijk zijn, doch daarvoor is geen plaats genoeg voor het recul.

Om de batterij voor vast op dat getal te bepalen zou niet aan te raden zijn, vermits door dien vermeerderden bovenlast het schip, dat nu reeds bij sommige gelegenheden in den ocean belangrijk slingert, dan nog meer zou te lijden hebben. Ook zoude dat eene vermeerdering van ruimte benedendeks vorderen, die niet te vinden is, daar toch alle benodigdheden: kruid, scherp, wapens en andere behoeften, nu maar juist kunnen geborgen worden.

Door het aan boord nemen van inlandsche matrozen in *Oost-Indië*, zou in de noodzakelijkheid, om ook meer manschappen te hebben, voorzien zijn. Nu toch is er blijkens de geschutsrol, een ziekencijfer van 5 percent aannemende, geen reserve over, en voor kardoes en scherpmanners heeft men niet te veel berekend; altijd in de veronderstelling, dat men onder stoom in gevecht is, en dus een groot gedeelte van het machinekamer-personeel andere diensten heeft. Wat de handwapenen betreft, deze zijn, in aanmerking genomen dat aan boord van den *Vesuvius* nog geen van de nieuwe stelsels van schietgeweer werden ingevoerd, voldoende. De pistolen zijn echter de wapens waarop het minst kan gerekend worden, al zou men in de gelegenheid zijn, de manschappen, die ze dragen, zich veel meer te laten oefenen dan nu het geval is. Men blijft bij de meeste oefeningen geheel onzeker van de dragt en het schot.

De revolver-pistolen van LA FAUCHEUX , waarover ik reeds vroeger de eer had bij herhaling aan het Departement zeer gunstig te rapporteren , hebben mij bij meerder gebruik hoe langer hoe meer in dat gunstige gevoelen versterkt , vooral tegenover die van ADAMS , welke ik , tijdens mijn dienen op Z. M. stoomschip Admiraal van Wassenaar , gelegenheid had te leeren kennen. De menigvuldige redenen , waarom ik zoo verre de voorkeur geef aan eerstgenoemde , en laatstgenoemde zelfs zou afkeuren , zijn daar genoeg uiteengezet , om het onnoodig te maken ze hier te herhalen.

Is de aanschaffing van het wapen te kostbaar , en daar het spoediger beschadigt , als het niet met de meeste omzigtigheid behandeld wordt , welligt ongeschikt om in het algemeen verstrekt te worden aan de manschappen , met pistolen gewapend in de batterij van een schip , zoo zou het naar mijn gevoelen toch reeds eene nuttige en groote verbetering zijn , als men een zeker getal van die snel werkende en zeer juist treffende pistolen , naar mate van het charter van het schip , beschikbaar had , om die bij entering , landingen of wat dies meer zij , aan de geschiktste manschappen uit te reiken. Aan den konstabel of mariniers konde het onderhoud dan opgedragen worden.

Konden er in de verstrekking der revolver - pistolen , zoo als die nu plaats heeft bij officieren , nog een paar wijzigingen gemaakt worden , zoo zou dit , naar ik bescheiden vermeen , wenschelijk zijn. Zij worden aan boord ontvangen in kistjes , en de ammunitie afzonderlijk. Koppels , waarin ze hangen , met tasje om daarin de benodigdheden te bergen , bij eene landing , zijn voor officieren die ze gebruiken , een noodzakelijk vereischte. Kon bovendien het wapen , aan een' officier eens uitgereikt bij zijn' komst op een schip , in zijn bezit blijven , tot hij de dienst verlaat , of tot het wapen om andere redenen weder aan het Gouvernement moet terugkeeren , dan zou dit het nuttige gevolg

hebben , dat men , eens zijn wapen kennende , dit niet telkens voor een ander moest verwisselen. Men kan den bezitter evenzeer als nu aansprakelijk stellen , voor het goede onderhoud , enz. ; of zijn er die hier bezwaar in maken , den maatregel nemen voor hen , die er zich bij ontvangst vóór verklaren.

Het kruid is van goede kwaliteit en bleef in de uitmuntend gesloten kisten droog ; evenzoo voldeden bij voortdurend de percussie-pijpjes , die aan boord telkens worden aangevuld ; scherp en projectielen met de stukken , naar de voorschriften onderhouden , werden goed geconserveerd. Het ledergoed bij de handwapenen behoorende , en onderhouden naar de bepalingen , is in goeden staat.

VOEDING EN KLEEDING. Ik geloof niet dat men te veel zegt met vol te houden , dat bij geen natie de zeevarenden in 's lands dienst , beter gevoed worden dan bij de Ned. Marine. Alle artikelen schijnen tegenwoordig van de eerste of beste kwaliteit te zijn , zoodat zelfs de boter in *Holland* niet beter te krijgen is ; van het gezouten vleesch , al was een gedeelte langer dan 1½ jaar aan boord , op de tehuisreis verstrekt , behoefde geen enkel vat wegens bederf afgekeurd te worden.

Kon de verstrekking van koffij zoo ruim geschieden , dat bij nattig , koud , stormachtig weder , aan het wachtvolk bij enkele gelegenheden , op order van den kommandant , eene hoeveelheid van den heeten drank verstrekt werd , zoo als hij nu , volgens de bepalingen , een extra rantsoen jenever kan doen geven , dan zou dat in sommige gevallen nog beter doel treffen , en naar ik meen door velen verkozen worden.

Het kan niet ontkend worden , dat de aan de manschappen verstrekt wordende kleedingstukken , kooigoederen , enz. , in de laatste jaren eene zeer groote verbetering hebben ondergaan. wat de hoedanigheid , het uiterlijk en de deugdelijkheid aangaat. Slechts een paar artikelen , zouden , naar mijn ge-

voelen, geringe veranderingen of wijzigingen behoeven. Zoo is tegenwoordig het montering lakensch goed van uitnemende hoedanigheid en om zijne deugdelijkheid betrekkelijk goedkoop, even als de duffelsche peijkkers; alleen zijn de in 4 tailles afgedeelde stukken over het algemeen te klein. Op den Vesuvius toch kwam het mij voor, dat een paar man, van geen buitengewone grootte, geen monteringbaatje van de 1^e taille konden vinden, dat groot of ruim genoeg was. Wel zijn er onder de jongens, op de Nederlandsche schepen, dikwijls velen van zeer weinig lengte voor hunne jaren, maar weinigen die een broek van de 4^e taille kunnen dragen; met de peijkkers, die belangrijk krimpen als zij eens nat geweest zijn, is dit even zoo.

Het baai van het blaauwe montering-hemd, is zeker van veel beter kwaliteit dan vroeger de roode hemden. Maar toch is het nog lang niet de stof die men ziet dragen door het zeevolk op Engelsche en Amerikaansche schepen. Het allermint deugdelijke en toch zoo belangrijke artikel voor den matroos, die met koud, nattig weder, bij het naar omlaag gaan van de eerste wacht, zijne schoenen uittrekt, om er bij het begin van de dagwacht weder in te stappen, en er dan mede in het overkomende zee- of neêrvallende regenwater, verder den dag in rond te blijven gaan, is het schoeisel. Ik heb, na vele klagten daarover, om er het bewijs van te hebben, en ook omdat de in de kolonie gemaakte schoenen niet lang wederstand bieden aan het zeewater, er in persoon de proef mede genomen.

Met een paar nieuwe opgenomen 7 stekers, kwam ik op het door harden regen natte dek, en oogenblikkelijk voelde ik het water in de schoenen. Bij onderzoek bleek het mij, dat het eerst door de gaten in de zoolen van de leest kwam, die toevallig doorgeslagen waren, en later in grootere hoeveelheid door de naden, waartegen het met vet insmeren van deze niets hielp. Ook hier kan het Engelsche schoeisel, hetzelfde als daar overal aan wal gebruikt wordende, op

de schepen veilig als voorbeeld aangehaald worden. Natuurlijk is een eerste bezwaar de veel hogere prijs, maar als men nu overweegt, dat het Hollandsche schoenen-, vooral het zool-leër, slecht van kwaliteit is, zoodat ze zeer spoedig weg zijn, komt het mij ook hier eene waarheid voor, dat bij dit en andere artikelen, duurkoop dikwijls goedkoop is. Dit geldt ook voor hetgeen ik zeide omtrent de blaauwe hemden, die nu, na eenigen tijd, als de wol er wat af is, allerlei ligt blaauwe kleuren aannemen. De schoenen zijn ook in de hogere tailles te klein, zoodat men verplicht was, voor eenige manschappen van de verschillende vaartuigen, te *Curacao* bij een particulier werkmanschoenen van meer dan 9 steek, de grootste die verstrekt worden, te laten aanmaken.

Vermits op de bemanningstaten der kleine vaartuigen, waaronder ook stoomschepen 4^e klasse en andere, waar toch eene equipage van 100 man in de rol is, geen schoenmaker voorkomt, is het van nog meer belang dat die artikelen, nieuw gegeven, bij uitnemendheid goed zijn. Wel is waar wordt ook niet voorzien in de betrekking van kleedermaker, doch onder het ingescheepte detachement mariniers, of zelfs onder de matrozen, zijn er altijd te vinden, die het passend maken of een weinig vermaken van een nieuw kleedingstuk of het repareren van een oud, beter verstaan dan het maken of herstellen van schoenen.

De tegenwoordig verstrekt wordende linten om de hoeden zijn, ook in aanmerking genomen den prijs, *f* 0.70, slecht. Een particulier werkmanschoen te *Vlissingen*, liet ik vroeger die linten leveren tegen *f* 0.40 het stuk, en het verguldsel hield zich even als het lint oneindig beter en langer dan nu het geval is. Kon er van wege het Departement toe overgegaan worden, om deze linten immer op die wijze bij particulieren te doen aanbesteden, dan zou ook de naam van het schip, waarop de schepeling dient, in de plaats kunnen gesteld worden van de woorden » Koninklijke

Nederlandsche Marine." Onder sommige omstandigheden (als meerdere Nederlandsche schepen op dezelfde plaats vereenigd zijn) is het dikwijls nuttig aan den wal te kunnen herkennen, tot welk vaartuig een man behoort. Bestaat er onder eene equipage de zoo wenschelijke voorliefde voor eenig schip, dan is het der bemanning daarenboven aangenaam dat de naam van dit schip op een stuk van zijn uniform te zien is.

Nog is er een artikel van uitrusting, dat van goede kwaliteit en in ruimere mate verstrekt dan nu het geval is, aan boord van heilzamen invloed zou zijn op het leven en de gezondheid van den matroos of schepeling in het algemeen. Ik bedoel het oliegoed. Eene broek en boezeroen, goed waterdicht gemaakt, zou *dan*, vooral in ons klimaat, van veel ongemak bevrijden, en voor ziekten, vooral kwalen van latere jaren, behoeden. De weinigen die zich dit zelf aanschaffen of vervaardigen, hebben er op eene tehuisreis groote dienst van. Doch teregt zeg ik de weinigen, want het getal matrozen, die in eene haven zijnde, van hunne gage de noodige gelden afzonderen om de stof te koopen en het pak te maken, is gering, terwijl zij in zee zijnde (was het te krijgen) 't duur zouden willen betalen.

De zes broeken en jassen nu verstrekt voor eene equipage van 100 man, en zoo naar evenredigheid, is natuurlijk enkel voldoende voor roergangers, uitkijken of schildwachten. Maar dan nog is er geen nut van; want een man die nat aan het roer komt, heeft niets aan de oliejas, die hij een uur daarna aan zijn aflosser moet overgeven. Bovendien is het makelei niet geschikt. Enkele goede, voor hun ligchaam zorg dragende matrozen, gaan met een oliebroek en boezeroen, die zij zelf hebben gemaakt, op de nok van de marsera de steekbout van het vierde rif liggen, alsof ze in het wit gekleed waren. Die stukken kleven dan niet en zijn bestand tegen de warmte, veel beter dan de weinige nu door het Gouvernement verstrekte regenpakken.

INSTRUMENTEN. Tot de gewigtigste zaken in de uitrusting van een schip, behooren voorzeker de instrumenten.

Van de aan boord zijnde, kan in het algemeen gezegd worden dat zij zeer goed en deugdzaam zijn. De twee chronometers van HOHWÜ N°. 415 en 433, waarvan de eerste toegezonden was op aanvraag, nadat N°. 1055 van ARNOLD en DENT in de kolonie eenen zeer onregelmatigen gang had gekregen, hielden zich uitmuntend, en gaven bij het aandoen van *Lezard* het gemiddelde 5' te westelijk. Het observatie-horologie, veel dienst gedaan hebbende, bleef insgelijks goed.

De kwikbarometer N°. 22 van *Utrecht* ontvangen, is een keurig instrument, dat alle veranderingen van den atmosfeer aangeeft, en bijna immer in beweging is. Ook de Anaröide-Barometer N°. 27 hield daarmede bijna gelijken gang, doch was nu en dan niet zoo gevoelig.

De kompassen zijn goed. In het Schottengat te *Curaçao*, was gelegenheid geweest, om de miswijzing der stuurkompassen, een gevolg van de attractie van het scheepsijzer, door het schip in alle kompasstreken te laten voorleggen, te vergelijken met het standaard-kompas voor den bezaansmast staande, dat buiten invloed van die attractie was.

In sommige streken scheelde dit tot eene streek toe, in andere was geen verschil. Blijkens de observatiën aan de zon, bleef dit op de tehuisreis bijna hetzelfde. Door den Kommandant van *Z. M.* stoomschip Cornelis Dirks, werd een der vier voor de sloepen nieuw ingevoerde vlocistofkompassen, naar de vinding van Professor KEYZER, ten dienste van dezen bodem afgestaan. Ook dit instrument komt mij voor eene belangrijke aanwinst te zijn en werd dikwijls gebruikt.

Wenschelijk ware het, dat de azimuth-kompassen even-zoo waren ingerigt, of dat men aan de hier bedoelde een' reflector-spiegel gaf, dan zouden zij aan al de vereischten voldoen, welke voor het nemen van observatiën omtrent

miswijzing noodig zijn. Vooral zijn zij goed op schepen waar het kompas, waarnaar de anderen vergeleken worden, zoo hoog moet staan, dat de beweging grooter slingeringen ten gevolge heeft. De zelf registreerende logtoestel, tot proef medegegeven, was op de uitreis in de passaat beter dan nu te beoordeelen, en toen volgens vorig rapport reeds afgekeurd.

Een ander artikel, wel niet juist tot de instrumenten, maar dan toch tot het detail van de stuurmansbehoeften behoorende, behoeft, naar mijn bescheiden gevoelen, op onze oorlogschepen eene grondige verandering.

Ik bedoel de reddingtoestellen of boeijen. De kurken reddingboeijen met lijnen, nu in gebruik, hebben het nadeel, dat zij, als een man over boord valt, vooral bij nacht, maar zelfs bij klaar lichten dag, niet spoedig genoeg in het oog vallen, noch aan den drenkeling, noch aan hem die de redding bestuurt. Wel is en wordt daarin zooveel mogelijk voorzien door hoepels van bamboe met vlaggenboek van heldere kleuren er om, maar bij nacht helpt dit niet, en bij dag konden de nu gebruikt wordende, voor de verstrekking althans, meer naar één systeem, netter en doelmatiger gemaakt worden.

Bij andere natiën heeft men dan ook, als bekend is, een geheel ander model, dat bij nacht vooral goed is. Mogt men dit model invoeren, dan zouden de toestellen, bij de Ned. marine in gebruik, verbeterd, behouden kunnen blijven, om ze bij gunstige gelegenheden den drenkeling toe te werpen.

Bijlage N^o. 1, bladz. 7.

MONSIEUR LE COMMANDANT !

Quoique mon Gouvernement soit persuadé, que les raisons que j'eus l'honneur d'exposer dans ma note du 1^{er} Août 1859 sont restées sans réponse; et quoique il s'y trouve prouvé d'une manière incontestable, que la goëlette » Terror, » était un navire appartenant à la *Republique Dominicaine*; que comme tel, il ne pouvait être vendu sans son consentement; et qu'enfin, puisqu'il était à nous, nous avons été dans notre droit en le retenant chez nous, dès qu'il vint se mettre entre nos mains; néanmoins, mon Gouvernement, en égard à l'insistance de celui de S. M. Neerlandaise, et voulant mettre un terme à une affaire qui traîne si longtemps en longueur au préjudice des bonnes relations des deux pays, veut bien se désister de son droit et finir l'affaire selon le désir de votre Gouvernement; mais pour cela il nous faudrait régler la manière d'y parvenir, dans une conférence immédiate.

Si Monsieur le Commandant veut bien me désigner l'heure à laquelle il voudra bien venir me voir, je l'attendrais chez moi, rue de » Santo Tomas, N^o. 26."

Veillez, Monsieur, agréer l'assurance de ma haute considération.

JELIGIE D. J. DE CASTRO.

Santo Domingo le 26 Février 1861.

*Monsieur le Commandant du vapeur
de guerre de S. M. Neerlandaise*

Bijlage N° 2, bladz. 9.

MONSIEUR LE COMMANDANT !

J'ai eu l'honneur de rendre compte à mon Gouvernement des conventions arrêtées entre nous, dans la conférence que nous eûmes avant hier 26 Février, au sujet de la détention de la goëlette *Terror* (a) *Amalia*; et quoique mon Gouvernement soit persuadé que la goëlette est incontestablement à nous, et que partant nous avons le droit de la saisir comme notre propriété partout où nous la trouvions; car quelque fut le pavillon qu'elle portât, de fait elle devait être sensé ne porter de droit que le nôtre, qui ne pouvait lui être enlevé contre notre volonté; cependant attendu que le cabinet de *la Haye* paraît vouloir insister sur la dévolution du dit navire, malgré les raisons longuement exposées dans mon Mémoire du 1^{er} Août 1859; attendu aussi, que le prix de l'objet en question ne mérite aucunement lui sacrifier la bonne entente des deux Gouvernements, celui de la République approuve les dites conventions telles qu'il suit :

1°. Le Gouvernement Dominicain remettra la goëlette *Amalia*, qui se trouve sous pavillon hollandais, entre les mains du Consul de S. M. le Roi des Pays-Bas, en état de tenir la mer, et pourvue du nombre d'hommes nécessaires pour faire le voyage à *Curaçao*, le tout aussitôt que possible.

2°. Des arbitres seront nommés au choix des deux Gouvernements, pour s'accorder sur l'indemnité à payer à Monsieur *JESURUM*, pour le dommage qu'il aura souffert, depuis qu'il a été privé de la faculté de se servir de la goëlette, jusqu'au moment où il rentre en sa possession.

*Mr. le Commandant du vapeur de
Guerre de S. M. Néerlandaise.*

3°. Le Gouvernement Dominicain , se reservant la faculté d'établir son droit sur la goëlette Amalia , par la voie des tribunaux compétents , pour que justice soit rendue à qui de droit , restera redevable de la somme fixée par les arbitres , jusqu'à ce que la cour aura décidé la question.

Si vous trouvez ces conditions, Monsieur le Commandant, être les mêmes que nous avons arrêtées , veuillez les agréer , ainsi que m'en faire part.

Je suis , Monsieur , avec la plus parfaite considération ,

Votre très-obéissant serviteur

JELIGIE DAVILA J. DE CASTRO.

St. Domingo le 28 Février 1861.

Bijlage N^o. 3, bladz. 12.

SIR!

As you desire to have some information respecting trade with this port, and His Majesty's Dominions, I beg... leave to state to you, that the importation of Dutch goods, to this port, are on a limited scale. — We have only occasionally arrivals from *Curaçao*, of small Schooners. — There is no direct importations from *Holland*; but I think that commerce could be rendered more active, by establishing correspondence with *Holland*: There is a fair field for consumption of articles manufactured in *Amsterdam* and *Rotterdam*: such as cheese, butter, gin in demijons, and in cases of 12 flasks. Potatoes, onions, and other articles, in the provision line, would likewise meet with ready sales, but I have to observe, that sales are generally effected, on a credit of about four months.

Our articles of exportation are as follows: Mahogany, fustic, lignumvite, hides, tobacco, wax, honey, turtleshell, & c. c., but it would require some time to collect an assorted cargo of the above mentioned articles.

Duties on importations are calculated at 30 pCt., on prices fixed by the Custom House tariff, payable in 60 days, in Dominican Currency, at the Exchange established by the Government; which at times differs with that of the commercial rate; by which operation the duties are reduced to about 25 pCt. The export duties are as follows.

J. O. H. ARNTZENIUS ESQ.,

Commander of *H. Majesty's Steamer*
" *Vesuvius*."

Mahogany \$ 5 Spanish per 1000 feet.

Hides 6 cts. per hide.

Tobacco 50 cts. per ql. of 100 lls.

Wax 25 " " " "

White Wax \$ 1.50 id. id.

Honey 2 cts. per gallon.

Turtel Shell 25 cts. per lb.

I am respectfully

DAVID LEON,

Consul.

Bjlage N^o. 4, blz. 20.

J A M A I C A.

Het eiland *Jamaica*, een naam, welke in de taal der oorspronkelijke bewoners de beteekenis heeft van: » *overvloeiende van bronnen*, » werd ontdekt door COLUMBUS, op zijne tweede reis naar de *Nieuwe Wereld*, den 3ⁿ Mei 1494, en zonder noemenswaardig bezwaar door hem in bezit genomen.

Na den ongelukkigen aanval op *St. Domingo*, tijdens het bestuur van CROMWELL, kwam de Engelsche vloot, onder bevel van den Admiraal PENN, den Vice-Admiraal GOODSON en den Schout-bij-Nacht BLAGGE, den 9ⁿ Mei 1655, te *Port-Coguaya (Port-Royal)*.

De troepen, op deze vloot ingescheept en aangevoerd door Generaal VENABLES, landden den volgenden avond bij het fort *Passage*, verdedigd door negen stukken geschut en eene bezetting van 500 man.

De tegenstand was echter zwak, zoodat de bezetting zich reeds eene week later overgaf. De capitulatie werd van de zijde der Engelschen geteekend door den Generaal-Majoor FORTESCUE, den Vice-Admiraal GOODSON en de Kolonels HOLDIP en DOYLE. Het eiland ligt omtrent 4,000 Eng. mijlen ten zuid-westen van *Engeland*, 90 mijlen ten westen van *St. Domingo*, ten zuiden ongeveer op gelijken afstand van *Cuba*, en 435 mijlen ten noorden van *Cartagena (Zuid-Amerika)*. Het middenpunt ligt op 18° 12' N. br. en 6° 15' W. lengte van *Londen*.

Jamaica is ongeveer 150 mijlen lang, en naar de uitkomsten van metingen op drie verschillende punten, gemiddeld 40 mijlen breed. De oppervlakte wordt geschat

op 4,080,000 acres (1), eene betrekkelijk zeer groote uitgestrektheid, het gevolg van de vele zeer hooge bergen op het eiland aanwezig.

Het land is verdeeld in drie Graafschappen, *Middlesex*, *Surrey* en *Cornwall*, welke de volgende dorpen of kerspelen bevatten. *Middlesex* negen, met name *St. Catherine*, *St. Johns*, *St. Dorothy*, *St. Thomas* in het dal, *Clarendon*, *Vere*, *Manchester*, *St. Mary* en *St. Ann*. *Surrey* acht, te weten: *Kingston*, *Port-Royal*, *St. David*, *St. Thomas* in het oosten, *Portland*, *St. George* en *Metcalfe*. *Cornwall* eindelijk vijf, als: *St. Elizabeth*, *West-Moreland*, *Hanover*, *St. James* en *Frelacony*.

Tijdens de telling, in 1844 gedaan, bestond de geheele bevolking uit 377,433 zielen, of ongeveer 7,000 meer dan tien jaren vroeger.

Het getal der vrijgekochte slaven was als volgt :

Veldarbeiders	218,669.	
Niet veldarbeiders	37,144.	
Kinderen beneden de zes jaren	38,899.	
Bejaarden	15,656.	
		310,368.

De vrijen bestonden naar schatting uit :

Blanken	15,000.	
Kleurlingen	40,000.	
Zwarten	5,000.	60,000.
		Totaal . 370,368.

In 1834 vond men op *Jamaica* 16,405 eigenaars van slaven.

Afschaffing der Slavernij.

Sedert in het jaar 1808 de slavenhandel verboden werd, hadden de voorstanders der emancipatie in *Engeland* on-

(1) De acre is gelijk aan 43,560 vierkante voeten.

vermoed gestreefd naar de geheele vernietiging van de slavernij. Dank zij hunnen ijver, wisten zij eindelijk te verkrijgen dat het Lagerhuis een besluit nam omtrent den toestand der negers in de *West-Indiën*, met het blijkbare doel, om langs dien weg tot hunne geheele emancipatie te geraken.

De besluiten van Mr. CANNING, leidden tot het invoeren van de volgende verbeteringen in de koloniale wetgeving:

- 1°. De benoeming van een' beschermer of bewaker van de slaven.
- 2°. Het toekennen van de bevoegdheid aan slaven om in regten als getuigen op te treden.
- 3°. Het toekennen van de bevoegdheid aan slaven om zich onder zekere voorwaarden vrij te koopen.
- 4°. Het wettigen van het huwelijk der slaven.
- 5°. Het verbod om des zondags markt te houden of arbeid te verrigten.
- 6°. Het toekennen van de bevoegdheid aan slaven om eigendomsregten te doen gelden en spaarbanken op te rigten.
- 7°. Verbod om de gezinnen bij verkoop te scheiden.
- 8°. Verbod om zweepslagen uit te deelen of vrouwen te geesselen, benevens wijziging der straffen.

In weerwil van deze door het Gouvernement gegevene waarborgen voor de goede behandeling der slaven, bleven de voorstanders der emancipatie in *Europa*, geholpen door de zendelingen in de *West-Indiën* (meer bijzonder door die van de Baptisten) ijverig streven naar de geheele opheffing der koloniale slavernij.

De opgewondenheid welke dit vraagstuk door geheel *Groot-Brittanje* opwekte, was in 1832 zoo hoog geklommen, dat het Engelsche Gouvernement, niettegenstaande de dringende voorstellen der kolonisten, zich genoodzaakt zag de kwestie van de emancipatie voor het Parlement te brengen.

In 1833 volgde het besluit tot geheele afschaffing van

de slavernij, onder bepaling dat dit besluit den 1ⁿ Augustus 1834 in werking zoude treden.

De slaven werden in 4 klassen verdeeld: zij die met hunne meesters in *Engeland* waren geweest, en de kinderen beneden de zeven jaren, werden dadelijk vrij verklaard. Voor de slaven, die op het land werkten en voor de huisbedienden, werd daarentegen een leertijd bepaald: voor de eerstgenoemden (die de vrije beschikking hielden over den zaterdag en den zondag) van zes, voor de laatstgenoemden, geen vrije dagen hebbende, van vier jaren. De veldarbeiders zouden alzoo, op den 1ⁿ Augustus 1840, de huisbedienden op 1 Augustus 1838, vrij zijn.

De schadevergoeding van £ 20,000,000 door het Parlement toegestaan, werd spoedig betaald, met uitzondering naar men meent van 3 of 4 millioenen, welke onuitgekeerd bleven omdat de daarop regthebbenden zich niet aanmeldden. In dit opzigt dus heeft het Engelsche publiek met stipte naauwgezetheid woord gehouden tegenover de koloniën. De emancipatie moest daar, als overal elders, tot groote maatschappelijke schokken leiden. Het onbeperkt gezag, dat de meesters zoo lang over hunne slaven hadden uitgeoefend, en de gedwongen arbeid van dezen op de bezittingen; nam plotseling een einde, en zoo groot was het wantrouwen van het Engelsche Gouvernement ten aanzien der gevoelens, welke de vroegere eigenaars omtrent hunne slaven koesterden, dat men dadelijk, bij den aanvang van het leerlingenschap, een aantal bezoldigde overheden uit *Engeland* naar de koloniën zond, ten einde in alle geschillen tusschen meesters en leerlingen regt te spreken.

Aan de plaatselijke overheid werd de regtsmagt over de negers ontnomen, en deze opgedragen aan mannen, geheel vreemd aan de koloniën, en dus in staat het wantrouwen der negers te overwinnen.

Trots al deze voorzorgen, ontstond er echter in verscheidene deelen des lands nu en dan ontevredenheid; de par-

tijdigheid der ambtenaren tegen over de leerlingen, verbitterde dikwerf de meesters en leidde tot klagen en beschuldigingen.

De voorstanders der emancipatie in *Engeland* wachtten hunne kans af, en partij trekkende van de hier en daar voorkomende geschillen, wisten zij bij het Parlement eene nadere wet door te drijven, welke den leertijd der veldarbeiders van dien der huisbedienden gelijk stelde, en dus de geheel onvoorwaardelijke vrijheid bepaalde op den 1ⁿ Augustus 1838.

Het verval van den landbouw en de algemeene achteruitgang, welke gedurende eene reeks van jaren op de emancipatie volgde, is *al te* uitsluitend aan die gebeurtenis zelve toegeschreven, en inderdaad de vermindering van den uitvoer sedert de in vrijheidstelling (zie bijl. tabel A) pleit voor deze bewering; terwijl voor het overige ook de vurigste vrienden van de vrijheid erkennen moeten, dat de plotselinge overgang van slavernij tot vrijheid, aan den stoffelijken voorspoed van het eiland afbreuk deed. Maar dit neemt niet weg, dat er, naar onze meening, ook andere zijdelingsche oorzaken waren, die krachtig tot de verachtering van den landbouw medewerkten, oorzaken, die men óf opzettelijk over het hoofd zag, óf van weinig beteekenis achtte, maar die in elk geval, uit liefde voor de waarheid, in het licht behooren te worden gesteld.

Ook in de beste dagen van *Jamaica* waren de planters gewoon over achteruitgang te klagen, en gingen zelfs zoo ver, van uit de afschaffing van den slavenhandel den ondergang der Engelsche koloniën te voorspellen. Reeds in 1814 beliep de waarde der hypotheeken, waarmede vaste goederen op *Jamaica*, ten behoeve van Britsche kapitalisten, belast waren, de verbazende som van £ 22,000,000.

Het gevolg hiervan was, dat toen de regering tot de uitbetaling van de schadevergoeding overging, de hypotheekhouders hunne regten deden gelden, en ten slotte het

voornaamste deel van den losprijs voor zich namen; zelfs de kleine slavenhouders, in hun vertrouwen geschokt door speculanten, verkochten onnadenkend hunne regten tegen een disconto van 20 à 25 pCt., daar zij in den waan verkeerden, dat zoo de schadevergoeding al mogt worden uitbetaald, die betaling in elk geval met veel bezwaren vergezeld zou gaan.

Met zeer weinige uitzonderingen, verloren dus de planters bij de emancipatie den gestadigen arbeid hunner vroegere slaven (de veldarbeiders-leerlingen werkten slechts vijf dagen per week), terwijl het daar tegen overstaande voordeel: het geld van de schadevergoeding namelijk, niet in hunne handen kwam, zoodat zij de middelen misten, om eene genoegzame hoeveelheid vrije arbeiders op hunne bezittingen in dienst te stellen.

Zij, die in de dagen van de slavernij groote voorschotten hadden verstrekt aan de planters, voorschotten nu met de schadevergoeding gedeeltelijk afgelost, gevoelden weinig lust hun kapitaal op nieuw in den grond te steken. Wel wilden of konden zij hunne betrekkingen met de planters niet eensklaps afbreken, maar zij waren toch zoo spaarzaam met hunne hulp en verbonden daaraan zooveel voorwaarden, dat menigeen, die onder het oude stelsel met wisselend geluk den landbouw had uitgeoefend, dit bedrijf thans moest laten varen. Hier vinden wij dus eene van de zijdelingsche oorzaken, hier boven bedoeld; maar er waren ook nog andere redenen, welke nadeelig op den landbouw terugwerkten, als bijv. de afwezigheid der eigenaren van den grond, gebrek aan kapitaal en aan goede werktuigen, slechte ligging, uitputting van den grond, en eindelijk de prijzen der producten op de Engelsche markt, ten gevolge der wet van 1846, welke de regten op de suiker, door slaven bewerkt en die door vrijen arbeid verkregen, gelijk stelde.

Tabel A, hierboven vermeld, bewijst dat wij in het

laatste jaar der slavernij (1834) 84,756 oxhoofden suiker uitvoerden, tegen 32,730 oxh. in 1854, en dat de uitvoer van koffij van 17,725,731 ₧ in 1834, tot 5,990,672 ₧ in 1854 terugging. Bij rum en de meeste andere artikelen van minder belang, bespeuren wij denzelfden teruggang, een teruggang, welke te grooter was, omdat de uitvoeren van suiker en koffij in 1834, bij de gemiddelde cijfers van vroegere jaren reeds verre achterstond. De grootste uitvoer was, van suiker: in 1805, 150,352 oxh., van koffij: in 1814, 34,445,585 ₧. en van Spaansche peper: in 1833, 8,423,100 ₧.

Deze getallen zullen, oppervlakkig althans, een denkbeeld kunnen geven van hetgeen *Jamaica* was, zoowel in het begin dezer eeuw als later toen de emancipatie tot stand kwam. Wij moeten evenwel opmerken, dat er tegenwoordig eene merkbare verandering ten goede plaats heeft, en dat de uitzigten van het eiland dagelijks beter worden.

Zij die tien jaren geleden aan het eiland wanhoopten, zijn nu vol hoop, en wel sedert 1854, toen er in de constitutie van *Jamaica* eene geheele verandering kwam, bij welke de wetgeving hervormd werd, en de Gouverneur, bijgestaan door eene uitvoerende commissie van drie leden, belast werd met het geheel onafhankelijk bestier der financiën van dit eiland. Sedert dien tijd herstelde zich het vertrouwen hier zoo wel als in *Engeland*, zoodat het openbaar crediet van *Jamaica* goed bevestigd heeten mag. De massa van het volk heeft veel gewonnen bij de emancipatie; zeer velen onder hen zijn zelve planters en landbouwers geworden, die onder den invloed van godsdienst en beschaving hunne kinderen betamelijk opvoeden. Wel kan het bestuur, ofschoon over een inkomen van £ 200,000 beschikkende, jaarlijks slechts £ 3,000 voor het onderwijs afstaan, daar het algemeen bestuur en de interessen van publieke schuld zware uitgaven vorderen, maar de edele pogingen der zendelingen van alle kerken, hebben deze leemte grooten-

deels aangevuld. De grootste behoefte van dit oogenblik is geneeskundige hulp. Men zou, dunkt ons, in verschillende districten van het eiland geneeskundige depôts moeten vestigen, bediend door bekwame geneeskundigen, voor rekening van het publiek. In dit opzigt toch zijn de landbouwers nog geheel zorgeloos, daar zij liever kwakzalvers raadplegen dan hulp vragen aan geschikte geneeskundigen.

In weerwil van den invloed welken de emancipatie op onze stoffelijke welvaart heeft uitgeoefend, zijn er velen die haar blijven beschouwen als eene daad van barmhartigheid, regtvaardigheid en menscheijkheid.

Immigratie.

Reeds spoedig na de afschaffing der slavernij, gevoelden de belanghebbenden bij den landbouw, dat het volstrekt noodig was de bevolking van het land door aanvoer van elders te vermeerderen, en het bestuur des lands deze meening deelende, haastte zich dan ook maatregelen te nemen, ter bevordering van de immigratie. Het bieden van voordeelige voorwaarden aan de overbevolking van *Europa*, achtte men aanvankelijk genoeg om eenen geregelden en voortdurenden aanvoer van immigranten te verzekeren, en zodoende de bevolking niet alleen te vermeerderen, maar die ook te verbeteren.

De proef werd genomen in *Ierland* en in eenige gedeelten van *Duitschland*, maar al spoedig bleek het, dat zij die met gezinnen kwamen, meer geneigd waren de bevolking van kolonisten dan die van landbouwers te vermeerderen, en aan kolonisten zonder kapitaal bestond inderdaad geen behoefte.

Men vormde twee of drie dorpen van Europesche landbouwers, maar dit baatte niet; het eigenlijke plan faalde geheel. Het Gouvernement vestigde nu zijne opmerkzaam-

heid op *Afrika*, als de beste bron voor het verkrijgen van die soort van menschen, welke men noodig had. Een persoon van grooten invloed, die zich in het vertrouwen van het Gouvernement verheugen mogt, werd aangesteld tot agent voor de immigratie. Hij vertrok in 1840 naar *Sierra Leone* om de negers te werven, door Britsche kruisers aan de slavenhaalders ontnomen, of wel anderen, die geneigd mogten zijn naar *Jamaica* te gaan.

De Britsche *Anti-Slavery-Society*, zoo uiterst teérgevoelig ten aanzien van *Afrika*, begon echter dadelijk alarm te slaan, en noemde de poging, om vrije Afrikanen van *Sierra Leone* naar *Jamaica* over te brengen, eenen bedekten slavenhandel. Het Britsche Gouvernement scheen tot op zekere hoogte in dat gevoelen te deelen, althans het toonde zich niet zeer geneigd het nieuwe stelsel van immigratie aan te moedigen.

De tweede poging mislukte alzoo eveneens. Intusschen had de kolonie zich voor deze zaak groote uitgaven getroost, en niets anders verkregen dan de vestiging van eenige weinige Iersche en Duitsche gezinnen en van hoogstens 200 Afrikanen. De immigratie kwestie bleef nu eenige jaren rusten, doch allen wien de ware vooruitgang van het land ter harte ging, en die begrepen dat het bestaan van *Jamaica*, als eene beschaafde Britsche kolonie, van de suikercultuur afhing, gingen onvermoeid voort met hun ijveren voor de immigratie, en dit zoowel in openbare geschriften als in memoriën aan het Britsche Gouvernement.

De belangstelling door deze personen betoond, leidde dan ook voor ettelijke jaren tot het wagen van eene derde poging, maar ditmaal op de kusten van *Azië* en *China*. Ongeveer 3,000 bergkoelies en 2 à 300 Chinezen werden van daar naar *Jamaica* overgevoerd, maar aanvankelijk wist men de onderneming niet met zoo veel kracht door te zetten, als zij in het hooge belang der zaak verdiende. De leening van £ 50,000, in 1854 te *Londen* gesloten

(met renten-waarborg van het Britsche Gouvernement) bleef tot in 1858 onaangeroerd, toen de tegenwoordige Gouverneur, een groot voorstander van de immigratie, en die in dit opzigt de grootste belangstelling in de welvaart van het eiland getoond heeft, zich ijverig aan het werk zette, ten einde een gedeelte van de groote bevolking van het Oosten naar *Jamaica* te lokken. Het Britsche Gouvernement vereenigde zich met de maatregelen die hij nam, in weerwil van de hevige tegenkantingen, welke de laatste wet op de immigratie van de zijde der *Anti-Slavery-Society* ontmoette. Men zond een Agent naar *Calcutta* (in navolging van het plan, aangenomen door *Demerary* en *Trinidad*), met den last om van daar uit in *Azië* immigranten aan te werven. De vruchten van deze onderneming bleken al spoedig, bij de aankomst van de Ravens Craigh en de Good-Hope, welke ruim 500 koelies in dit jaar uit *Calcutta* aanbragten, terwijl er nog andere schepen van daar gewacht worden. Er is op dit oogenblik bij de wetgevende magt eene nieuwe wet op de immigratie ahangig, waarbij wordt voorgeslagen, om ter verdere bevordering van de landverhuizing, leeningen aan te gaan, welke leeningen men zich voorstelt af te lossen uit de opbrengst eener voorgenomen verhooging van de uitvoerregten.

Het wets-ontwerp is intusschen nog in behandeling, en wij weten niet, welk besluit de wetgevende vergadering daaromtrent nemen zal.

Het is zeer te bejammeren, dat een groot aantal mannen van naam in het land, in de eerste plaats de Zendelingen en andere vrienden der Negers, zich een geruimen tijd ten sterkste tegen de immigratie hebben aangekant. Zij beweren, dat deze schadelijk is voor de Negers, omdat bij vermeerdering van bevolking de aanbiedingen van werk noodzakelijk zullen toenemen, en dus ook de loonen lager dalen dan zij tegenwoordig zijn, te weten 60 à 90 cents per dag. Deze menschen verliezen echter geheel uit het oog, dat bij

vermeerdering van bevolking, ook de vraag naar arbeid toeneemt, en dat die toeneming ten slotte aan allen ten goede komt. Anderen hebben godsdienstige bezwaren en meenen dat wij het heidendom bevorderen, dóór zonder onderscheid koelies en Chinezen als landbouwers aan te werven. Wederom anderen die een bekrompener standpunt innemen, bestrijden de immigratie, omdat zij plaats heeft op 's lands kosten. Zij willen dat de landbouwers zelve voor werkvolk zorgen, en letten daarbij niet op het voorbeeld van *Mauritius*, *Demerary* en *Trinidad*, waar de immigratie zulke voortreffelijke uitkomsten heeft opgeleverd in den loop van zeer weinige jaren.

Koophandel.

In het begin dezer eeuw, voor dat *Zuid-Amerika* onafhankelijk werd, bestond er een uitgebreide handel tusschen dit eiland en de kusten van *Nieuw-Grenada* en andere plaatsen, als *Cuba*, *Mexico*, enz. Na deze gebeurtenis en de opheffing van de beperkende wetten, welke onder het bestuur van *Spanje* in deze koloniën gegolden hadden, nam de handel nog meer toe, zoodat de uitvoeren naar deze plaatsen, uit allerlei artikelen bestaande, jaarlijks eene waarde vertegenwoordigden van niet minder dan 4,000,000 dollars. In 1842 begon echter deze handel te verflaauwen, en wel zoo sterk, dat hij in 1850 tot bijna niets was terug gebragt.

De voornaamste uitvoer-artikelen waren gedrukte en effen katoenen van *Manchester*, ruw linnen, zoo als *osnabruck*, *crequellos*, *kanifas*, zeildoek uit het noorden van *Schotland*; *mousselines*, wit en gedrukt, doeken van *Glascow*, linnens en pleetwerken uit *Ierland*; aardewerk van

Liverpool, ijzerwaren en fijne messen uit *Birmingham* en *Sheffield*.

In 1842 kwam echter de geregelde maildienst tusschen *Engeland* en *Zuid-Amerika* tot stand, en van dat oogenblik dagteekent de achteruitgang van onzen buitenlandschen handel.

Door die snelle gemeenschap met *Europa*, door de maildienst in het leven geroepen, konden de kooplieden van *Zuid-Amerika*, die vroeger opzagen tegen eene reis van 40 à 60 dagen over den *Atlantischen Oceaan*, hunne behoeftigheden nu regstreeks op de Europeesche markten koopen en van daar terug keeren bijna in denzelfden tijd, welken men in vroeger jaren noodig had voor eene reis heen en terug naar *Jamaica*.

In eene landbouwende kolonie als *Jamaica*, zoude het verlies van den Spaanschen en anderen vreemden handel maar weinig gevoeld zijn geworden, indien dat niet, zonderling genoeg, gelijktijdig was voorgekomen met den achteruitgang van onzen landbouw, zoodat beide belangen, en koophandel en landbouw, nu ongelukkig te gelijker tijd kwijnden. Intusschen bestaat er tegenwoordig een zeer uitgebreide binnenlandsche handel, en de invoer van goederen en levensmiddelen voor eigen gebruik, is nu ook aanmerkelijk grooter dan in vorige jaren.

Tijdens de slavernij was de meerderheid der bevolking gewoon zich te voeden, met voortbrengselen van den grond door hen zelve geteeld, als: broodwortelen, pisangs en kokosnoten, terwijl er eene massa gezouten visch, hoofdzakelijk ten dienste van de slaven, werd ingevoerd. De Negers ontvingen toen, ééns per jaar, tegen Kersmis, eene bepaalde hoeveelheid kleederen, maar nu voorziet zich de bevolking naar eigen smaak van het noodige, zoo voor voeding als kleeding, en betrekkelijker wijze gesproken, kiezen zij van alles het beste. Het vermogen daartoe danken zij hier aan, dat vrijheid en loon naar verdienste, de plaats van de sla-

vernij en van den zweep hebben ingenomen. Van daar de vermeederling onzer invoeren, welke met de tegenwoordige vraag gelijken tred houden.

De ingevoerde goederen komen voornamelijk uit *Groot-Brittanje*, de *Vereenigde Staten*, *Engelsch Amerika*, en regtstreeks over *Bremen* van *Europa's* vaste land; *Frankrijk* zendt, via *Engeland*, eene kleine hoeveelheid modewaren en artikelen van smaak, doch deze verzendingen hebben over het algemeen maar weinig waarde. Regtstreeksche aanvoeren uit *Holland*, althans voor zoo verre mijne ondervinding van bijna dertig jaren strekt, komen nooit voor, ofschoon, zoo als wij zullen aantoonen, er een zeer goede en voordeelige handel tusschen dat land en ons eiland zou kunnen gevestigd worden.

Sedert de opheffing van de *Britsche Navigatie-Acte* en de invoering van het vrij handelstelsel in 1849, is alle bescherming van de Britsche vlag, door middel van differentieele regten vervallen, en worden hier de schepen van alle natiën op gelijke voorwaarden toegelaten, met uitzondering van die uit *Spanje* en *Haiti*, welke nog steeds in de bescherming van hun eigen vlaggen volharden. Van de schepen van die twee Staten worden wel geen hoogere regten geheven, maar ten aanzien van deze geldt de bepaling: »dat hunne vlaggen de producten van hun eigen land moeten dekken,» met andere woorden: dat zij uitsluitend de voortbrengselen van hun eigen land mogen aanvoeren; maar zoo vrijgevig is onze handelsstaatkunde, dat wij niet twijfelen, of ook die uitzondering zal worden ingetrokken, vooral thans, nu het toezigt over het beheer der *in-* en *uitgaande* regten van het moederland op de kolonie zelve is overgegaan. *Holland* kan ons voorzien van laken, vriesch linnen, boter, kaas, fijne likeuren, genever, verf, enz. Sedert de prijzen van brandewijn in *Frankrijk* en *Engeland* aanmerkelijk verhoogd zijn, is de vraag en het verbruik van genever aanmerkelijk toegenomen, en

heeft men groote hoeveelheden van dat artikel uit *Curaçao* en *Engeland* ingevoerd. Boter en kaas ontvangen wij hoofdzakelijk uit *Amerika*, *Groot Brittanje* en *Ierland*, maar noch in hoedanigheid noch in smaak kan het aangevoerde met het hollandsche product wedijveren. De retourvrachten die wij kunnen aanbieden, zouden bestaan in rum, suiker, koffij, spaansche peper, brazilhout, geel verfhout, arrowroot, gember, was, enz., alle artikelen welke op de Europesche markten doorlopend gezocht worden. Zal intusschen deze handel met *Holland* een werkelijk voordeel opleveren, dan behoort men hier een agentschap te vestigen, dat de uitgezonden artikelen kan ontvangen en verkoopen, en zich andere artikelen voor retour aanschaffen; maar aangezien de aangevoerde lading niet wel verkocht kan zijn in den korten tijd, vóór de weder-uitrusting van het schip gevorderd, en gedwongen verkoopen allerminst geraden zijn, zoo behoort men, als het de bedoeling is duurzame handelsbetrekkingen aan te knoopen, zich te *Londen* een crediet te openen tegen gematigden prijs, bijv. van £ 3,000 à £ 4,000.

Met dit crediet kan men dan de voor de retourlading noodige producten koopen, onverschillig of de aangevoerde artikelen al of niet verkocht zijn, en op die wijze zoo wel geld als tijd besparen.

In het afgelopen jaar kwamen hier uit *Europa* vier hollandsche schepen: de *Haren*, de *Gruno*, de *Alberdina Petrina* en de *Donati*. De eerste bragt provisiën van *Cork*, de laatste eene geheele lading van *Glasgow*, en de andere twee kolen van *New-York*. Wij weten niet welken vrachtprijs de *Haren* en de *Donati* bedongen hadden, doch de kolenschepen bragten hunne ladingen kosteloos aan, op voorwaarde dat zij eene retourvracht zouden erlangen, een duidelijk bewijs zeker, met hoe weinig onkosten goederen hier kunnen aangebragt worden, als er maar zekerheid bestaat dat men eene yolle lading huiswaarts zal

brengen. De Haren en de Donati laadden aan de buitenhavens, terwijl de beide andere hier goederen voor *Liverpool* innamen. (1)

Het commissieloon voor den verkoop van drooge goederen, met een crediet van 6 of 8 maanden, bedraagt 40 pCt., terwijl men voor provisie met 3 maanden crediet 5 pCt. betaalt. De andere kosten, die van lossen, pakhuis-huur, enz., zijn zeer billijk, terwijl het inkomend regt op de niet bepaald omschreven artikelen, $12\frac{1}{2}$ pCt. der waarde, en op de andere de sommen belooft, welke het tarief aangeeft. (Zie bijlage C).

Tabel D vermeldt de waarde der *in-* en *uitvoeren* van en naar elk land, in de jaren 1857 en 1858.

De invoeren uit de Hollandsche *West-Indiën*, waarmede alleen het eiland *Curaçao* bedoeld wordt, bestonden uit dividivi, kooru, genever, stroo hoeden, pindars, ezels en vee. Dit laatste kwam van *Venezuela* en werd hier gebragt door Hollandsche schepen, komende van *Puerto-Cabello*. Het schip had op zijne reis *Curaçao* aangedaan en werd daarom ingeklaard als van daar afkomstig.

Krachtens eene wet in de tegenwoordige zitting vastgesteld, zijn de schepen, die, zoekende naar eene lading, hier binnen vallen, geen tonnengeld verschuldigd, behalve voor de lading welke zij mogten innemen.

(1) De lading van de Gruno bestond uit:

293 balen en 136 vaten koffij, $20\frac{1}{2}$ vat rum, 1 vat was, 20 ton brazilië hout, $2\frac{1}{2}$ ton geel verfhout, 11 last en 5 vaten honig.

Die van de Alberdina Petrina, uit:

136 balen, 72 vaten, 7 halve balen, 1 vat en 1 ton koffij, 3 vaten was, 16 ton brazilië hout, 120 vat en 1 oxhoofd rum, 32 vaten kopererts, 2 vaatjes honig.

Die van de Donati, uit:

135 oxhoofden, 8 balen, 40 vaten suiker, 98 vaten rum, 188 zakken spaansche peper, 15 ton brazilië hout, 5 ton geel verfhout, 10 matten kokosnoten, 2 vaten was en 1 vat schillen.

De Haren had geene retourlading.

De legermagt van het Eiland.

Deze bestond, volgens de laatste opgaven, uit 900 man, 400 blanken en 500 zwarten. Deze laatsten waren vroeger uitsluitend Afrikanen, maar in de laatste 4 jaren zijn er Kreolen aangeworven en de Afrikanen langzamerhand afgedankt. Voor eenigen tijd werden de zwarte troepen gekleed naar de wijze van de Fransche Zouaven.

Het doet den Consul leed, dat de instructiën van kapitein ARNTZENIUS hem beletten langer hier te blijven, waardoor de gelegenheid ontbreekt een meer uitgebreid verslag dan het tegenwoordige op te maken. Mogt Z. Exc. de Minister van Buitenlandsche Zaken echter meerdere inlichtingen verlangen, dan is de Consul bereid die te verstrekken, zoodra hij verneemt welke opgaven verwacht worden.

(get.) S. E. PIETERSZ.

Kingstown, Jamaica, 11 Maart 1861.

STAAT A.

Overzicht van de Uitvoeren van *Jamaica*, in de eerste 20 jaren na de emancipatie.

Jaren.	Suiker.	Rum.	Melasse- Stroop.	Gember.	Spaansche Peper.	Koffij.	Aanmerkingen.
		Vaten, 90-98 Gallon	Vaten.	Ponden.	Ponden.	Ponden.	
1834.	84,756	32,111	486	2,976,420	3,605,400	17,725,731	Gunstige oogst.
1835.	77,970	27,530	300	2,050,840	7,284,660	10,593,018	» »
1836.	67,094	20,536	182	2,020,280	5,654,340	13,446,053	» »
1837.	61,505	21,976	173	2,759,840	5,744,220	8,955,178	» »
1838.	69,613	25,380	149	2,567,640	2,708,640	13,551,795	Geheele emancipatie met den 1 ⁿ Augustus.
1839.	49,213	16,072	18	1,669,200	3,812,760	3,897,421	Gunstige oogst, doch het riet niet gesneden.
1840.	33,660	11,472	18	1,400,800	3,063,280	7,279,670	Droogte.
1841.	34,491	11,769	51	1,834,120	3,595,380	6,433,370	»
1842.	50,295	16,566	109	2,008,300	3,755,960	7,048,914	»
1843.	44,169	15,046	177	1,456,725	3,546,720	7,369,113	»
1844.	34,444	11,613	92	1,993,600	1,462,440	7,148,775	Gunstige oogst.
1845.	47,926	16,997	15	1,888,480	7,181,220	5,021,209	Droogte.
1846.	36,223	14,395	76	1,462,000	2,997,060	6,047,150	Gunstige oogst.
1847.	48,554	18,077	22	1,324,480	2,800,140	6,421,122	» »
1848.	42,212	20,194	2	1,320,340	5,231,908	5,684,941	» »
1849.	41,656	16,367	0	1,089,720	7,042,020	3,430,228	» »
1850.	36,030	15,591	9	1,799,276	4,059,825	0,127,255	» »
1851.	40,293	18,492	40	1,176,676	4,439,677	5,595,273	» »
1852.	34,414	15,660	11	0,994,878	5,438,803	7,127,680	» » doch cholera.
1853.	28,318	10,502	0	0,575,415	4,689,105	5,037,602	» » doch lijdende aan de gevolgen der cholera.
1854.	32,730	18,596	2	0,710,086	5,102,728	5,990,672	» » » »

STAAT B.

I N V O E R.

	1 Julij tot 30 Septemb. 1860.	Jaar eindigende 30 Septemb. 1860.	1 Julij tot 30 Septemb. 1859.	Jaar eindigende 30 Septemb. 1859.
MEELSOORTEN.				
Bloem..... (vaten)	17,116	87,241	22,555	92,932
Koornmeel..... »	1,959	15,811	4,216	19,782
Brood en Beschuut... (cwt.)	857	3,876	411	3,563
Rijst..... ₤	928,553	4,549,643	1,416,308	5,074,547
Koren..... (bushels)	4,706	19,810	7,369	28,522
Erwten, Boonen, enz. »	262	3,905	597	3,555
Gerst, Haver, Rogge. »	105	965	50	309
Tarwe..... »	4,188	12,423	—	11,790
GEZOUTEN PROVISIE.				
Rundvleesch..... (vaten)	814	2,953	608	2,098
Varkensvleesch..... »	4,194	11,243	2,635	9,743
Versche Tongen..... »	169	526	62	721
Drooge Tongen..... } Rundvleesch, Hammen } en Worst..... } (cwt.)	534	1,765	251	1,911
Boter..... (firkins)	2,682	9,443	2,024	10,485
Spek..... »	2,364	6,769	1,184	5,617
VISCH.				
Zalm, gepekeld..... (vaten)	423	1,408	296	1,059
» gerookt..... (cwt.)	2.0.0.	4.0.0.	1.0.0.	4.0.0.
Bokking..... (manden)	1,465	6,233	1,047	3,186
Makreels..... (vaten)	1,990	5,071	675	3,375
Aal..... »	1,930	3,827	850	5,459
Haring..... »	9,032	37,226	7,542	33,334
Stokvisch..... (Quint)	34,014	104,738	20,889	87,542
DRANK.				
Brandewijn... (gall.) cordeals } » brandy } Genever..... »	69 4,496 1,060	315 10,420 4,612	6 4,037 2,451	291 17,978 9,746
»..... » Brit. spts.	103	610	6	226
MOUT.				
Ale en Bier..... { (tonnen) } (galls.)	180 100	703 133	67 232	799 193
Appel- en Perenwijn { (tonnen) } (galls.)	— 48	— 32	— 20	— 122

	1 Julij tot 30 Septemb. 1860.	Jaar eindigende 30Sept.1860.	1 Julij tot 30 Septemb. 1859.	Jaar eindigende 30Sept.1859.
WIJNEN.				
Op fust	{ (tonnen) 28	119	21	106
	{ (galls.) 195	30	165	5
In flesschen	{ (tonnen) 5	23	5	27
	{ (galls.) 228	204	125	6
VERSCHILLENDE GOEDEREN.				
Kaas	(cwt.) 183	914	187	924
Geraffineerde suiker	(ƒ) 28,722	123,371	9,235	72,091
Thee	» 2,848	11,309	3,199	11,794
Spermacetic kaarsen, (manden)	» 2	26	—	111
Compositie	» 1,006	2,828	525	3,758
Vet	» 2,748	11,510	1,802	10,908
Zeep	» 3,767	38,476	3,804	21,474
Olie	(gall.) 25,731	96,976	16,133	32,248
Zout	(cwt.) 2,520	37,881	3,267	21,390
Tabak, bewerkte	(ƒ) 83,186	281,436	41,309	268,037
» Sigaren	» 180	2,178	724	5,726
» bladen	» 5,899	84,360	51,580	176,975
Gebakken steen	(stuks) 47,000	387,350	97,000	416,239
Kolen	(tonnen) 4,540	23,319	4,374	19,754
VEE.				
Paarden	(stuks) —	13	—	2
Muieldieren	» —	1	2	2
Ezels	» —	29	—	80
Rundvee	» 230	778	111	1,191
Varkens	» —	48	—	3
Schapen en Geiten	» 5	72	—	137
HOUTWAREN.				
R. O. duigen	(stuks) 90,000	721,212	220,504	726,586
W. O. duigen en	» —	—	—	—
vadems	» 40,000	425,198	241,093	619,066
Okshoofdduigen	» 855	9,991	133	7,492
Vatduigen	» 455	5,286	315	6,941
P. P. hout	(voet) —	609,151	96,086	1,533,360
W. P. hout	» 859,147	2,893,605	348,830	3,427,664
Cypres dekborden	(stuks) 210,000	1,580,100	751,865	2,248,099
Ceder	» 1,211,300	3,071,650	1,101,100	4,006,750
Hoepels	» 59,540	437,601	33,500	512,770
Hardhout en ander timmerhout	» —	—	—	—

U I T V O E R.

	1 Julij tot 30 Septemb. 1860.	Jaar eindigende 30Sept.1860.	1 Julij tot 30Septemb 1859.	Jaar eindigende 30Sept.1859.
Suiker..... (okshoofden)	9,059	31,563	7,421	26,079
» (derden (tierces))	1,314	3,727	869	3,123
» (vaten)	1,738	6,298	934	4,715
Rum..... (puncheons)	6,224	19,160	6,182	16,158
» (okshoofden)	48	74	27	72
» (kwartvaten)	12	34	31	77
Melassen (vaten)	—	—	43	43
Koffij (Ɔ)	665,680	6,562,004	1,378,050	5,399,925
Spaansche Peper ... »	1,251,576	3,826,243	510,682	4,809,847
Gember »	334,545	767,066	148,975	589,890
Arrowroot ... »	5,456	44,101	4,478	47,068
Braziliaansch hout..... (tonnen)	4,385	15,719	3,170	14,006
Geel Verf- hout..... »	317	1,871	716	2,329
Lanshout- sparren (stuks)	295	3,123	3,046	7,468
Mahony en ander hout.. (tonnen)	27	184	7	9
» » (voeten)	300	9,536	24,430	34,438
Succade (cwt.)	88	198	152	279
Santa of Shrub (soort van drank) (gallons)	5,384	5,549	54	54
Was. (cwt.)	288	748	299	771
Honig..... (gallons)	1,838	8,136	2,096	6,954
Kokosnoten . (stuks)	208,100	841,174	231,681	712,913
Boomwol (Ɔ)	—	—	489	4,349
Kopererts ... (tonnen)	34	34	—	28
Paarden. (stuks)	4	4	—	12
Muilezels »	—	24	—	—
Looderts. (tonnen)	—	—	—	69
Guaiaicum en ebbenhout... »	22	171	6	150

STAAT C.

SCHEEPVAART-REGTEN.

	sh.	d.	
Tonnengeld.....	2	0	per ton.
Morant-Vuurtoren	0	3	»
Plumb Point Vuurtoren.....	0	6	»
Hospitaal-Regten.....	0	4	»

OFFICIEREN VAN GEZONDHEIDS REGTEN.

	£	sh.	d.
Schip of Bark.....	0	12	0
Brik of Brigantijn.....	0	9	0
Schooner of Sloep.	0	6	0

HAVENREGTEN TE KINGSTON.

	£	sh.	d.
Schip of Bark.....	1	12	0
Brik of Brigantijn.....	1	4	0
Schoener of Sloep.....	0	10	0

Droghers of Kustvaarders 8 sh. per kwartaal. Schepen binnen de keerkringen handel drijvende, betalen eens per jaar, als volgt: tollens 2 sh., Morant-vuurtoren 3 d., Hospitaal 2 d. per ton, uitgezonderd Spaansche schepen of die van *Haiti* afkomstig. Droghers, jaarlijks tonnengeld betalende, kunnen binnen den kreeftskeerkring handel drijven, zonder dat zij eenig meerder tonnengeld behoeven op te brengen.

TARIEF VAN INKOMENDE REGTEN,

20 *Victoria*, hoofdstuk 24.

	£	sh.	d.
Ale, Bier, Appel- en Perenwijn, Porter, per ton.....	4	7	0
Ezels, per stuk.....	0	5	0
Spek, per centenaar.....	0	10	0
Gerst, Boonen, Erwtten, per bushel.....	0	0	3
Vleesch (Rund) gedroogd, per centenaar.....	0	10	0
Rundvleesch of Varkensvleesch, gezouten of bereid, per vat van 200 ponden.....	0	10	0

	£	sh.	d.
Brandewijn, per gallon	0	6	0
Brood en Beschuit, per centenaar.....	0	6	0
Gebakken steen, per 1000 stuks.....	0	4	0
Boter, per centenaar	0	9	0
Calavances, per schepel	0	0	3
Kaarsen, was of spermacetie, per 56 ponden.....	0	3	0
» compositie, » »	0	5	0
» vet, » »	0	2	6
Rundvee, per stuk.....	0	10	0
Rijtuigen, niet tot landbouwgebruik, voor elke £ 100 waarde	10	0	0
Kaas, per centenaar.....	0	10	0
Cacao, per centenaar	0	10	0
Koffij, Eng. koloniale, per centenaar (vreemde verboden) ...	1	0	0
Cordials, per kan	0	3	0
Indisch koren, per bushel ..	0	0	3
Visch, gedroogd en gezouten, per centenaar.....	0	2	0
» Aal, Haring, gepekeld, per vat	0	2	0
» Makreel, gepekeld, per vat.....	0	4	0
» Zalm, versch of gezouten, per vat.....	0	10	0
» Zalm, gerookt, per centenaar.....	0	10	0
» Bokking, per kist	0	0	6
» gerookt, niet anders beschreven, per centenaar....	0	4	0
» gepekeld, » » per vat.....	0	4	0
Bloem, Rogge, per vat.....	0	2	0
» Tarwe, » »	0	6	0
Genever en Whisky, per kan.....	0	5	0
Bokken, Schapen, Varkens, per stuk.....	0	2	0
Buskruid, per pond.....	0	0	6
Ham, per centenaar.....	0	10	0
Okshoofden, en vaten duigen, per stuk	0	0	6
Paarden, merriën en ruinen, per stuk.....	1	0	0
Indigo, per pond.....	0	0	3
Spek, per centenaar.....	0	5	0
Werktuigen, voor elke 100 £ waarde.....	4	0	0
Meel en ander Bloem, geen Tarwe, per vat.....	0	1	0
Melasse, Stroop, Eng. kol., per cent., (vreemde verboden)..	0	3	0
Muieldieren, per stuk.....	0	10	0
Haver, per bushel.....	0	0	3
Olij, per kan.....	0	0	4
Rijst, per centenaar.....	0	2	0
Rijst, ongepeld, per bushel.....	0	1	0
Rum, Eng. kol, per kan (vreemde verboden).....	0	6	0
Zout, p. centenaar.....	0	0	1

	£	sh.	d.
Worst, per centenaar	0	10	0
Sigaren, per pond.....	0	1	6
Zeep, per kist van 56 pond.....	0	2	0
Dranken, niet anders beschreven, per kan.....	0	3	0
Suiker, ongeraff., Eng. kol., p. centenaar (vreemde verbod.)	0	10	0
» geraff. per pond, en Kandij-Suiker (vreemde, uitgezonderd die geraff. in het Vereenigd Koninkrijk, verboden)	0	0	2
Thee, per pond.....	0	1	0
Bewerkte Tabak, per pond.....	0	0	4
Tabak, voor elke 100 pond bew. of onbew.....	0	14	0
Tongen, gedroogde, per centenaar.....	0	10	0
» gezouten of bercide, per vat van 200 pond.....	0	10	0
Tarwe, per schepel.....	0	0	6
Wijn, op fust of flesch, per ton.....	12	0	0
» voor elke 100 £ waarde.....	12	0	0
Hout, zwart pijnb., per m. oppervlakte f 1 per voet dik....	0	12	0
» wit » » » » »	0	3	0
» Boston, spaan- en ander deksel-, onbeschreven, per m.	0	3	0
» Duigen en Bodems, rood en wit eiken, per m.....	0	4	0
Hoepels, per m.....	0	1	0
Alle andere Goederen, niet afzonderlijk genoemd, per 100 £ waarde.....	12	10	0

Bijgevoegde Inkomende Regten, sedert 18 Dec. 1857.

Genever en Brandewijn, per kan.....	0	1	0
Ale en Bier, per ton.....	1	0	0
Wijn, per ton.....	3	0	0
Lucifers, per gros.....	0	5	0
Thee, per pond.....	0	0	6
Spermacetie en Compositiekaarsen, per 56 pond.....	0	2	0
Zeep, per kist.....	0	1	0
Tabak, bewerkt per pond.....	0	0	2
» onbewerkt per 100 pond.....	0	7	0
Sigaren, per pond.....	0	1	0

Bij Uitvoer worden de volgende regten geheven,
overeenkomstig 15 *Victoria*, hoofdstuk 29.

Van een okshoofd Suiker 2 s. 9 d. — Van een vat Rum 2 s. —
Van een derde Koffij 2 s. — Een zak Peper van 120 pond 4 d.

Drie-derden worden berekend gelijk te staan met twee Okshoofden en acht vaten met een okshoofd.

UITVOER REGTEN,

geheven sedert 1 Julij 1858.

	£	sh.	d.
Suiker, per okshoofd.....	0	3	0
Rum, per vat.....	0	2	6
Koffij, per derde.....	0	4	0
Spaansche Peper, per zak van 120 pond.....	0	0	9
Verschillende soorten van Verfhout, per ton.....	0	1	0
Gember, per centenaar.....	0	1	0
Was, » »	0	2	0
Arrowroot, » »	0	1	0
Kokosnoten, per 1000 stuks.....	0	1	0
Mahoniehout, » 1000 voet.....	0	5	0
Honig, per centenaar	0	1	0
Vee van allerlei soort, per stuk.....	0	0	6

Aan geene regten zijn onderhevig:

Was, Vogels (zingende), Bocken (gedrukte) en gedrukte Papieren, Goud en Zilver, Kleeding voor leger en zeemagt, Kolen, Specie, Cokes, Katoen, Hout, Diamanten, Honden, Verfhout, Prenten, Visch (versch), Vlas, Vruchten (versch), Guano en andere Meststoffen, Gom, Hooi en Stroo, Hennep, Huiden (versch), IJs, Bloedzuigers, Mout, Vleesch (versch), Schilderijen, Behoeften voor Leger en Marine (vee uitgezonderd), lijnkoeken (heel of in poeder), patent fuel, levende Planten, Kuikens, Harst, Klipzout, Sassaparille, Lei, Soda, Asch, Voorwerpen van Natuurlijke Historie, Vet (Smcer), Touw, Schildpad, versche Groenten.

Bij al het bovenstaande komt nog een stedelijk regt van 2 sh. per 100 £.

D.

INVOEREN op *Jamaïca*, met vermelding van het land van herkomst en dat van bestemming.

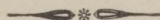
1857.

1858.

LANDEN.	Invoeren van			Uitvoeren naar			LANDEN.	Invoeren van			Uitvoeren naar		
	£	sh.	d.	£	sh.	d.		£	sh.	d.	£	sh.	d.
EUROPA :	£	sh.	d.	£	sh.	d.	EUROPA :	£	sh.	d.	£	sh.	d.
<i>Groot-Brittanië</i>	448,150	15	1	964,731	19	4	<i>Groot Brittanië</i>	699,823	19	1	1,016,435	16	5
BRITSCH KOLONIËN :							BRITSCH KOLONIËN :						
<i>N. Amerikaansche Koloniën</i>	94,979	14	8	13,099	11	4	<i>N. Amerikaansche Koloniën</i>	98,566	10	4	7,182	14	-
<i>Britsch West-Indië</i>	12,831	18	-	13,130	11	5	<i>Britsch West-Indië</i>	11,722	5	4	11,184	6	8
<i>Britsch Honduras</i>	106	10	-	1,369	16	1	<i>Britsch Honduras</i>	102	4	-	—		
VREEMDE LANDEN :							VREEMDE LANDEN :						
<i>Hanzesteden</i>	3,799	-	9	52,250	4	9	<i>Hanzesteden</i>	2,105	2	7	19,353	4	1
<i>Madeira</i>	496	-	-	—			<i>Madeira</i>	—			120	-	-
<i>Vereenigde Staten</i>	221,003	10	3	154,683	15	6	<i>Vereenigde Staten</i>	231,102	5	4	81,746	12	10
<i>Nieuw Grenadu</i>	3,350	11	2	18,336	19	3	<i>Nieuw Grenada</i>	3,104	17	2	29,722	1	9
<i>Venezuela</i>	621	6	9	—			<i>Venezuela</i>	1,004	16	2	—		
<i>Hollandsch West-Indië</i>	1,121	5	8	1,019	3	10	<i>Hollandsch West-Indië</i>	6,001	14	3	—		
<i>Deensch West-Indië</i>	5,963	13	-	1,273	16	9	<i>Deensch West-Indië</i>	—			—		
<i>Spaansch West-Indië</i>	2,095	6	3	7,433	-	9	<i>Spaansch West-Indië</i>	2,422	16	8	7,938	-	5
<i>Sint Domingo</i>	2,630	11	10	8,013	7	7	<i>Sint Domingo</i>	2,308	4	2	2,657	7	5
<i>Guatemala</i>	—			154	9	-	<i>Guatemala</i>	41	-	6	—		
							<i>Calcutta</i>	—			1,092	1	6
							<i>Sardinië</i>	348	-	-	1,037	-	5
	797,150	3	5	1,235,496	15	7		1,058,653	15	7	1,178,469	5	6

STAAT E.

*Korte inhoud van de wet van 5 Februarij 1861,
ter verdere aanmoediging van de scheepvaart
op de havens van Jamaica.*



Deze wet behelst de volgende bepalingen :

- 1°. De wet treedt in werking op den 1st Maart 1861.
- 2°. De schepen tot nog toe geheel of gedeeltelijk van sommige tonnengelden vrijgesteld, zullen die regten betalen van elke ton bij den uitvoer met producten beladen.
- 3°. Schepen met eene gedeeltelijke lading binnen vallende, betalen slechts tonnengeld voor dat gedeelte van den inhoud, hetwelk werkelijk beladen is, en bij uitvoer enkel van hetgeen meer beladen is dan bij den invoer het geval was; in dien zin nogtans, dat de schepen bij in- en uitklaring te zamen nimmermeer zullen moeten betalen dan het regt, eenmaal verschuldigd voor den geheelen inhoud.
- 4°. De bevelvoerder van een in- of uitklarend schip, is verplicht zich bij de Administratie van de inkomende en uitgaande regten aan te melden, ten einde deze onderzoek kunne doen naar den tonnen-inhoud.
- 5°. Aanduiding van de wijze waarop de betaling van het verschuldigde regt zal plaats hebben.
- 6°. De Ontvanger en de Controleur beslissen omtrent de ruimte door goederen ingenomen.

- 7°. Deze wet doet niets te kort aan de verplichting om de regten te betalen, welke voor het onderhoud der vuurtorens gevorderd worden.
- 8°. Aanwijzing van eenige schepen, kust-handel drijvende, op welke de bovenstaande wet niet van toepassing is.

Deze wet betreft de volgende bepalingen :

1°. De wet treedt in werking op den 1^{en} Maart 1861.

2°. De schepen tot nog toe geheel of gedeeltelijk van sommige tonnagebelastingen vrijgesteld, zullen die regten betalen van elke ton bij den uitvoer met producten.

3°. Schepen met een geheel of gedeeltelijk lading zwaar vallende belasting slechts tonnagebelasting voor dat gedeelte van den inhoud, hetwelk werkelijk beladen is, en bij uitvoer enkel van belasting meer beladen is dan bij den invoer het geval was; in dien zin nogtans, dat de schepen bij de en afkorting te zamen tinneminder worden moeten betalen dan het regt, evenwel verschuldigd voor den gewonen inhoud.

4°. De bezwaarder van een in- of uitvoerend artikel is verplicht zich bij de Administratie van de inkomende en uitvoerende regten aan te melden; ten einde deze controleer kunne doen naar den toonwaardeinhoud.

5°. Aanwijzing van de wijze waarop de bepaling van het verschuldigde regt zal plaats hebben.

6°. De Oelvaagter en de Gontvoren beslissen omtrent de belasting door goederen ingevoerd.

